



MANUALE DI AEROPORTO

LINATE

Edizione: 2 - Revisione: 2

Codice: MA/LIN/RE139

All.1 - Capitolo: 19

Data: 15/11/2023

Pag. 1 di 115

AEROPORTO di MILANO LINATE



PIANO EMERGENZA AERONAUTICA

SOMMARIO

PREMESSA	6
RIFERIMENTI NORMATIVI	7
DEFINIZIONI	8
PARTE 1 - DISPOSIZIONI GENERALI	14
1.1 SCOPO E AMBITO D'APPLICAZIONE	15
1.1.1. INCIDENTE AEREO ALL'ESTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE	16
1.2. ITER DI APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DEL PIANO	17
1.3. DOCUMENTI DEL PIANO	18
1.4. RESPONSABILITÀ, RUOLI E FUNZIONI	18
1.5. EVENTI PREVISTI	20
1.6. GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE	20
1.6.1. AVVIO DEGLI STATI DI ALLARME, EMERGENZA E INCIDENTE	20
1.6.2. SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO	20
1.6.3. FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI	23
1.6.4. COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE	25
1.6.5. MAPPE RETICOLARI	25
1.7. GESTIONE DELL'EVENTO	25
1.7.1. CATEGORIA ANTINCENDIO	25
1.7.2. INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO	26
1.7.3. POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA)	26
1.7.4. COE - CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA	28
1.7.5. IMPIEGO DELL'AREA DI MANOVRA	30
1.7.6. PUNTO DI RADUNO DEI MEZZI DI SOCCORSO	30
1.7.7. SOCCORSI SANITARI	32
1.7.8. AREE DI PRIMO SOCCORSO	32
1.7.9. AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME	33

1.7.10.	CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO	33
1.7.11.	OPERAZIONI SUI PIAZZALI	33
1.7.12.	CHIUSURA <i>DEGLI STATI di Allarme (v. 2.1.1.2) o Emergenza (v. 2.2.1.5)</i>	33
1.7.13.	AREE <i>DI</i> RICEVIMENTO, ASSISTENZA E COMUNICAZIONE	34
1.7.14.	ASSISTENZA AI PASSEGGERI COINVOLTI NELL'INCIDENTE	35
1.7.15.	TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)	36
1.7.16.	INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA	36
1.8.	VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA	37
1.8.1.	AEC - AERODROME EMERGENCY COMMITTEE	37
1.8.2.	OCT OBSERVER CRITIQUE TEAM	38
1.8.3.	ESERCITAZIONI	39
1.8.4.	PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE ESERCITAZIONI	41
1.8.5.	DE-BRIEFING	41
1.8.6.	AGGIORNAMENTI	42
PARTE 2 - ADEMPIMENTI		43
2.1.	STATO DI ALLARME (livello verde)	44
2.1.1.	Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo	45
2.1.2.	Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e Lotta Antincendio	46
2.1.3.	Adempimenti di competenza Airport First Aid Services	47
2.1.4.	Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale – SEA SpA	48
2.1.5.	Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea	49
2.1.6.	Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)	50
2.2.	STATO DI EMERGENZA (livello giallo)	52
2.2.1.	Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo	53
2.2.2.	Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio	54
2.2.3.	Adempimenti di competenza Medical First Aid Services	55
2.2.4.	Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale – SEA S.p.A.	56

2.2.5.	Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea	57
2.2.6.	Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)	58
2.2.7.	Adempimenti di competenza delle Forze di Polizia	59
2.3.	STATO DI INCIDENTE (livello rosso)	60
2.3.1.	Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo	61
2.3.2.	Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio	63
2.3.3.	Adempimenti di competenza di Airport First Aid Services	65
2.3.4.	Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale SEA S.p.A.	67
2.3.5.	Adempimenti di competenza del Centro Operativo per l’Emergenza	69
2.3.6.	Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea	70
2.3.7.	Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)	72
2.3.8.	Adempimenti di competenza della Forze di Polizia	73
2.4.	Adempimenti di competenza della Dogana	75
2.5.	Adempimenti di competenza Servizio di Sanità Aerea (USMAF-SASN)	76
	EMERGENZA MEDICA	77
3.	GESTIONE EMERGENZA MEDICA	77
	ALLEGATI	78
	<i>Allegato A1 – Perimetro Aeroportuale</i>	79
	<i>Allegato A1bis – Territorio Limitrofo Aeroportuale</i>	79
	<i>Allegato A2 - Numeri Utili</i>	80
	<i>Allegato A3 - Stato d’Incidente Flow Chart Comunicazioni</i>	82
	<i>Allegato A4 - Dotazione minima COE</i>	83
	<i>Allegato A5 - Nominativi di chiamata assegnati</i>	85
	<i>Allegato A6 - Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione</i>	86
	<i>Allegato A7 - ROS e PCA</i>	91
	<i>Allegato A8 - Airport First Aid Services – Scorta intangibile</i>	95
	<i>Allegato A9 – Schemi posizionamento mezzi VVF</i>	109

<i>APPENDICE 1 - FLUSSO COMUNICATIVO E DI INTERVENTO DURANTE LA FASE ANTECEDENTE LA COSTITUZIONE DEL COE</i>	111
<i>APPENDICE 2 - STATO DI ALLARME: AZIONI PRINCIPALI</i>	112
<i>APPENDICE 3 - STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI</i>	113
<i>APPENDICE 4 - STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI</i>	114

PREMESSA

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

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

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

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

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

Il complesso degli obiettivi evidenziati si concretizza nella:

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

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

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

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

L’attivazione del PEA deve essere assicurata indipendentemente dalla costituzione del COE, secondo quanto riportato nell’Appendice 1 del presente documento “Flusso comunicativo e di intervento durante la fase antecedente la costituzione del COE”

RIFERIMENTI NORMATIVI

- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-P1-E) Part 1: *Rescue and Fire Fighting*;
- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-AN/898) Part 7: *Airport Emergency Planning*;
- Reg. UE n. 139/2014 e relative Implementing Rules EASA;
- Reg. UE n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e s.m. e i.;
- R.D. 30/03/1942, n. 327 e successive revisioni: *Codice della Navigazione*;
- L. 24/02/1992, n. 225: *Istituzione del Servizio Nazionale della Protezione Civile*;
- D. Lgs. 08/03/2006, n. 139: *Riassetto del Corpo Nazionale VV.F.*;
- D.M. 13/02/2001: *Criteri per l'organizzazione dei soccorsi sanitari nelle catastrofi*;
- D.P.C.M. Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 2012 - Dipartimento Protezione Civile: Modifiche alla Direttiva 2 maggio 2006: *"Indicazioni per il coordinamento delle emergenze"* e successive modifiche;
- Sentenze del Consiglio di Stato n. 5943/2013 e n. 661/2015;
- Circolare ENAC APT 18A del 30/01/2008: *Piano di emergenza aeroportuale*;
- Regolamento ENAC "Redazione e gestione del piano di assistenza alle vittime di un incidente aereo e loro familiari" Ed. 1 del 5 maggio 2023;
- *Linee guida e buone pratiche per l'elaborazione e la gestione del piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari in ambito aeroportuale LG 2023/004-APT – Ed. 1 del 6/10/2023*
- Legge Regionale del 22 maggio 2004, n. 16: *"Testo unico in materia di protezione civile"*;
- Provincia di Milano – Settore Protezione Civile e GEV: Piano Provinciale di Emergenza e di Protezione Civile (02-2013);
- Prefettura di Milano: Piano delle procedure per la gestione dei deceduti a seguito di catastrofi e di altre emergenze e maxi-emergenze;
- AIP – Italia - AD2 LIML;
- Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Linate, adottato con Ordinanza vigente emessa dalla D.A.L. ENAC;
- Accordo SEA-VVF del 13/12/2007 e successivo rinnovo
- Convenzione ENAC-SEA.
- Regolamento ENAC per la segnalazione immediata di incidente aereo, inconveniente grave o disservizio aeroportuale grave Ed. 1 del 22/12/2021

DEFINIZIONI

Aeroporto	<i>Aerodrome</i>	Area definita, sulla terra o sull'acqua, comprendente tutti gli edifici, impianti ed installazioni, destinata ad essere, completamente o parzialmente, impiegata per la partenza, l'arrivo ed il movimento al suolo degli aeromobili.
Allarme	<i>Local Standby</i>	Situazione in cui, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si sospetta o si riceve da parte dell'equipaggio di condotta del volo una comunicazione circa un'anomalia a bordo, che però non pregiudica la Safety delle operazioni di atterraggio.
Area d'atterraggio	<i>Landing Area</i>	Parte dell'area di movimento riservata all'atterraggio o al decollo degli aeromobili.
Area Doganale	<i>Customs Area</i>	Area aeroportuale sottoposta alla vigilanza ed al controllo della Dogana e della Guardia di Finanza. Detta anche airside.
Area di Manovra	<i>Manoeuvring Area</i>	Parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, con esclusione dei piazzali di sosta e di qualsiasi altra parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di movimento	<i>Movement Area</i>	Parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'Area di Manovra, i piazzali e qualsiasi parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di Soccorso e prima cura	<i>Care Area</i>	Area in cui sono dispensate le prime cure ai feriti.
Area di NORIA	<i>Check Point</i>	Comprende la noria di evacuazione (grande noria) per il movimento dei mezzi di trasporto sanitario dal PMA verso gli ospedali e viceversa e la noria di salvataggio (piccola noria) per il recupero delle vittime dal luogo dell'evento verso il PMA.
Area di Raccolta	<i>Collection Area</i>	Area in cui i feriti sono inizialmente radunati e avviati al TRIAGE.
Area di Sicurezza	<i>Safety Area</i>	Zona immediatamente circostante l'area dell'incidente, di dimensioni commisurate all'entità del pericolo residuo, da mantenersi sgombra.
Area di sicurezza di fine pista	<i>Runway End Safety Area (RESA)</i>	Area simmetrica rispetto al prolungamento asse pista ed adiacente all'estremità della striscia, destinata principalmente a ridurre il rischio di danni ad un aeromobile che effettua un atterraggio troppo corto o troppo lungo.
Area di Triage	<i>Triage Area</i>	Area in cui sono effettuate le operazioni di Triage.

Aree di Primo soccorso	<i>First Aid Areas</i>	Aree nei pressi del luogo d'incidente individuate in funzione delle necessità di raccolta, smistamento, prima cura e il trasporto dei feriti.
Autorizzazione ATC	<i>Clearance</i>	Autorizzazione che impegna un aeromobile ad operare a determinate condizioni richieste da un Ente di controllo del traffico aereo. Per convenienza il termine air traffic control clearance viene frequentemente abbreviato in clearance ogni qualvolta usato nelle appropriate circostanze.
Comitato Utenti	<i>Users Committee</i>	Associazione di rappresentanza di Compagnie Aeree e Operatori Aeroportuali.
Centro Operativo Emergenza (COE)	<i>Emergency Operations Centre</i>	Organismo collegiale istituito per il coordinamento delle attività finalizzate a minimizzare gli effetti di un'emergenza aeronautica, con particolare riguardo all'“apertura” dell'aeroporto ai soccorsi esterni, nonché al mantenimento del massimo grado possibile di operatività aeroportuale. Si riunisce presso la Sala Crisi del Coordinamento di Scalo. Corrisponde al Centro Operativo per l'Emergenza formato dagli Enti aeroportuali coinvolti nella soluzione di qualsiasi crisi riguardante l'aeroporto di Linate.
Direttore Triage	<i>Triage Director</i>	Medico o infermiere incaricato di coordinare le operazioni di triage.
Direttore Soccorsi Sanitari (DSS)	<i>Sanitary Aid Director</i>	Medico del Airport First Aid Services responsabile della gestione in loco di tutto il dispositivo di intervento sanitario. Inizialmente coincide con il medico di PSA, sostituito successivamente dal medico di AREU 118.
Emergenza	<i>Emergency</i>	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.
Ente di Controllo del Traffico Aereo	<i>Air Traffic Control Unit</i>	Termine generico che può identificare, in relazione all'area o allo spazio aereo controllato (Controlled Airspace), un Centro di Controllo Regionale (Area Control Center – ACC), un Controllo di Avvicinamento (Approach Control Office – APP) ed una Torre di Controllo (Control Tower – TWR).
Esercitazioni di Emergenza	<i>Emergency Drill</i>	Simulazione di un incidente o di una emergenza al fine di verifica di un piano di emergenza e analisi dei risultati allo scopo di migliorare l'efficacia del piano stesso.
Gestore Aeroportuale	<i>Airport Operator</i>	Società che in forza di una legge o una convenzione gestisce, parzialmente o totalmente, un aeroporto
Handler		Qualsiasi impresa che fornisca a terzi una o più categorie o sottocategorie di servizi di assistenza di terra.

Incidente

Accident

Un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

- a) Una persona riporti lesioni gravi o mortali nei seguenti casi:
 - per il fatto di essere dentro l'aeromobile
 - per essere venuta in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso,
 - per essersi direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio
- b) L'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che ne comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome)
- c) L'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

Inconveniente grave	<i>Serious Incident</i>	Un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.
Piazzale	<i>Apron</i>	Area definita su di un aeroporto terrestre, destinata allo stazionamento degli aeromobili per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico delle merci, il rifornimento, il parcheggio o la manutenzione.
Piazzola di parcheggio	<i>Aircraft Stand</i>	Area definita, su di un piazzale, destinata ad essere utilizzata per parcheggiare un aeromobile.
Pista	<i>Runway</i>	Area rettangolare definita, su di un aeroporto terrestre, predisposta per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili.
Posto Medico Avanzato (PMA)	<i>Advanced Medical Post</i>	Dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario delle vittime, localizzato ai margini esterni dell'area di sicurezza o in una zona centrale rispetto al fronte dell'evento. Può essere sia una struttura (tende o containers), sia un'area funzionalmente deputata al compito di radunare le vittime, concentrare le risorse di primo trattamento ed organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti.
Punto di Raduno	<i>Rendezvous Point</i>	Luogo di riferimento verso il quale si recano i veicoli ed il personale di soccorso per essere smistati sul luogo dell'incidente o in altre aree.
Sala Crisi	<i>Crisis Room</i>	Centro operativo d'emergenza. Sede del COE.
Scorta Sanitaria	<i>Sanitary Supply</i>	Anche detta "Scorta Intangibile". Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego da parte del Airport First Aid Services.
Strada Perimetrale	<i>Perimeter Road</i>	Strada di servizio adiacente alla recinzione aeroportuale.
Strada di Servizio	<i>Service Road</i>	Strada interna all'aeroporto riservata alla circolazione di veicoli destinati alla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali.
Strada di Circolazione dei Veicoli	<i>Vehicles Circulation Road</i>	Area del piazzale, opportunamente delimitata, destinata alla circolazione di veicoli, autobus e mezzi speciali.
Transmitter	<i>Transmitter</i>	Transmitter ricevitore/trasmittitore che, a fronte di una interrogazione, genera un segnale di risposta; interrogazione e risposta avvengono su frequenze diverse (ICAO)

Torre di Controllo	<i>Control Tower</i>	Ente istituito per fornire il servizio di controllo del traffico aereo in un aeroporto.
Triage	<i>Triage</i>	Processo di suddivisione dei pazienti in classi di gravità in base alle lesioni riportate ed alle priorità di trattamento e/o di evacuazione.
Varco Doganale	<i>Customs Passage</i>	Punto di accesso all'Area Doganale dell'aeroporto.
Compagnia Aerea/Vettore	<i>Airline</i>	Qualsiasi soggetto abilitato al trasporto per via aerea di passeggeri, posta, merci, da/per l'aeroporto considerato.
Vigili del Fuoco Aeroportuali	<i>RFFS Rescue and Fire Fighting Service</i>	Servizio Antincendio e Soccorso Aeroportuale fornito dal Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

ACRONIMI

ACES	Airfield and Civil Electrical Systems
ADM	Airport Duty Manager del Gestore Aeroportuale
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
AOC	Airlines Operators Committee
APP	Approach Control Service
AREU	Agenzia Regionale Emergenza Urgenza
ARP	Aerodrome Reference Point
CC	Carabinieri
C.O. PdiS-F	Centrale Operativa Polizia di Frontiera
COE	Centro Operativo per l’Emergenza
COP	Coordinamento Operativo Piazzale Ovest
DSS	Direttore dei Soccorsi Sanitari
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi
ENAC	Ente Nazionale per l’Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale Assistenza al Volo
GDF	Guardia di Finanza
LERP	Local Emergency Response Plan
NOTAM	Notice to AirMen; Avviso agli aeronaviganti
PCA	Posto di Comando Avanzato
PMA	Posto Medico Avanzato
PSA	Primo Soccorso Aeroportuale
SIPEM	Società Italiana Psicologia per l’Emergenza
SOREU 118	Sala Operativa Regionale Emergenza Urgenza
VVF	Vigili del Fuoco

PARTE 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 SCOPO E AMBITO D'APPLICAZIONE

Il presente “**Piano Emergenza Aeronautica**” stabilisce le attività operative finalizzate a far fronte in modo organizzato alle possibili emergenze derivanti da un evento che interessi il sedime dell'Aeroporto di Milano Linate e che abbia un impatto su un aeromobile e/o sui suoi occupanti.

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

- Allarme e/o Emergenza dichiarata da a/m a terra o in volo
- Incidente aereo – quali a mero titolo di esempio, collisioni tra aeromobili, aeromobili e veicoli, aeromobili e infrastrutture, incendio durante le operazioni di rifornimento – limitatamente agli eventi occorsi all'interno del sedime aeroportuale, essendo gli interventi all'esterno dello scalo regolati da procedure del “Piano Provinciale di Emergenza e Protezione Civile”.

Nel caso in cui l'incidente coinvolga un aeromobile di Aviazione Generale, il Gestore adotterà le idonee azioni di coordinamento, in funzione delle indicazioni fornite dai soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso volte a gestire le operazioni di post soccorso in maniera da non penalizzare significativamente l'operatività dello scalo, con particolare riferimento ai successivi punti: 2.3.3.9, 2.3.4.10, 2.3.8.5.

In caso di aeromobile decollato da Milano Linate, o ivi diretto, coinvolto in un incidente aereo durante la percorrenza della rotta, l'attivazione del piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari è da considerarsi automaticamente attivato.

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

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

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

Qualora si ravvivesse la natura dolosa dell'evento che ha determinato l'attivazione del PEA, il **COE, anche nella sua costituzione virtuale**, dovrà tempestivamente informare la Sala Operativa dell'Ufficio della Polizia di Frontiera e le altre Forze di Polizia presenti sullo scalo (Guardia di Finanza e Carabinieri). L'Ufficio Polizia di Frontiera, sulla base delle informazioni ricevute, valuterà l'eventuale attivazione di protocolli specifici del Piano Leonardo da Vinci.

L'attivazione formale del Piano Leonardo da Vinci con la definizione del livello di allerta (basso, medio, alto) è a cura del Dirigente dell'Ufficio di Polizia di Frontiera (o suo sostituto) il quale contatterà il Direttore Territoriale di ENAC per le valutazioni di competenza in ambito aeroportuale.

Quanto condiviso verrà poi comunicato al COE.

Nelle more della comunicazione formale, via radio, dell'attivazione del Piano Leonardo da Vinci, da parte dei rappresentanti della Polizia di Stato agli enti presenti al PCA e al COE, si dovrà continuare a garantire l'applicazione del PEA assicurando continuità alla catena dei soccorsi.

Una volta attivato il Piano Leonardo da Vinci, il coordinamento delle operazioni sarà trasferito dal ROS al referente designato dell'Ufficio Polizia di Frontiera che assumerà il ruolo di Responsabile del coordinamento delle attività.

Il Responsabile dell'Ufficio Polizia di Frontiera potrà disporre la collocazione di un nuovo PCA, identificabile con un loro mezzo, se disponibile, a cui il PCA precedentemente costituito dovrà riferirsi per il proseguimento degli interventi di soccorso.

Qualora il TAM-TAM fosse già attivo per lo stato di incidente, non è attualmente prevista l'attivazione di un diverso stato delle operazioni di soccorso con questo dispositivo.

Nel caso in cui le esigenze di security prevalgano su quelle di safety, il COE richiede a TWR la chiusura dello stato di Incidente e la contestuale attivazione tramite TAM-TAM del Piano Leonardo da Vinci che comunque prevede, e implica, in concomitanza di eventi di safety, l'attivazione delle necessarie procedure del PEA.

La comunicazione del passaggio di stato e della conseguente attivazione del Piano Leonardo da Vinci verrà inoltre comunicata agli Enti sulla frequenza UHF 440.450 MHz.

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

1.1.1. INCIDENTE AEREO ALL'ESTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE

Per le aree esterne al sedime aeroportuale si applicano le procedure di intervento stabilite dal Piano Provinciale di Emergenza e Protezione Civile.

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

Nell'immediato, a titolo cautelativo, se l'incidente è accaduto fuori dal sedime aeroportuale, nell'area definita dalla mappa "Territorio Limitrofo Aeroportuale" (All.A1bis), TWR, laddove ritenuto opportuno, potrà sospendere tutto il traffico in arrivo e partenza in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del COE se convocato, oppure dal Gestore Aeroportuale di concerto con i referenti di ENAC ed Enav.

Se l'incidente è avvenuto in fase di decollo, l'Airport Duty Manager dispone un'ispezione immediata della pista utilizzata dall'aeromobile interessato dall'incidente.

Ferma restando l'applicazione del Piano Provinciale di Emergenza e Protezione Civile al caso di incidente al di fuori del sedime, in caso di evento esterno, a prescindere dalla posizione di impatto del velivolo, TWR, avutane notizia, dovrà allertare immediatamente il RFFS aeroportuale, il quale

valuterà la necessità di intervento all'esterno con propri mezzi e personale sulla base delle proprie procedure ed in accordo alle istruzioni ricevute dalle competenti strutture VVF.

Quanto sopra non implica in ogni caso l'applicazione del PEA alle aree esterne del sedime aeroportuale.

Qualora i VVF dovessero impiegare una parte dei mezzi e della dotazione organica per un intervento all'esterno del sedime aeroportuale, avranno l'onere di comunicare immediatamente al Gestore – Airport Duty Manager - ed alla Torre di Controllo, la riduzione del livello di protezione RFFS, dichiarando contestualmente il nuovo livello di protezione disponibile (al fine di provvedere al declassamento della categoria antincendio dell'aeroporto anche tramite NOTAM).

Analogamente il Gestore dovrà valutare il livello di servizio disponibile in seguito all'eventuale utilizzo di una parte delle dotazioni dell'Airport First Aid Services, in seguito all'intervento all'esterno del sedime aeroportuale.

1.2. ITER DI APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DEL PIANO

Il Piano Emergenza Aeronautica:

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

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

- a) Recapiti telefonici;
- b) Contatti con organizzazioni esterne;
- c) Dotazioni di apparati e mezzi;
- d) Responsabili dei settori coinvolti nelle operazioni;

- e) Ogni altra informazione che abbia impatto sulle procedure previste dal piano di emergenza.

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

1.3. DOCUMENTI DEL PIANO

Il Piano Emergenza Aeronautica contempla i seguenti aspetti:

- a) Responsabilità, ruolo e funzioni dei soggetti coinvolti nel Piano (rif. Par.1.4)
- b) Tipologia degli eventi previsti (rif. Par.1.5)
- c) Posto di Comando Avanzato (PCA) (rif. Par.1.7.3) e Centro Operativo per l'Emergenza (COE rif. Par. 1.8.1)
- d) Informazioni relative a nominativi e contatti telefonici in emergenza (rif. All.to A2)
- e) Due grid map dell'aeroporto:

A1 – Perimetro Aeroportuale

A1bis – Territorio Limitrofo Aeroportuale.

1.4. RESPONSABILITÀ, RUOLI E FUNZIONI

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

- ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate): adotta il Piano di Emergenza per eventi di natura aeronautica. In caso di necessità, ordina che aeromobili o altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. Coordina i soggetti pubblici ed il COE quando presieduto.
- Gestore Aeroportuale (SEA SpA): la Società SEA Spa, titolare del Certificato di Aeroporto Nr. IT.ADR.0007 ai sensi del Regolamento UE n.139/2014 in forza della Convenzione stipulata e sottoscritta con ENAC in data 4.09.2001 gestisce l'Aeroporto di Milano Linate (e Malpensa).

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

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

- Servizio di controllo del traffico aereo (ENAV - Torre di Controllo - TWR): assicura il controllo di tutto il traffico sull'area di manovra nonché di ogni aeromobile in volo nelle

vicinanze dell'aeroporto. Nell'ambito delle operazioni d'emergenza e di soccorso esercita un preponderante compito di allertamento e comunicazione.

- Servizio di Soccorso e lotta Antincendio (Vigili del Fuoco): assicura con personale, mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi per il traffico aereo ed assume la direzione tecnica dei relativi interventi.
- Airport First Aid Services: assicura il primo intervento di soccorso sanitario fino all'eventuale arrivo dei soccorsi sanitari esterni (118) e la predisposizione della scorta intangibile.
- SSUEm 118 (Servizio Sanitario Emergenza Urgenza 118): assicura la gestione sanitaria dei soccorsi qualora le esigenze mediche richiedano risorse eccedenti quelle disponibili in aeroporto.
- Compagnie aeree o loro rappresentanti: mettono a disposizione le informazioni sul velivolo oggetto dell'emergenza e il personale per le esigenze delle operazioni post-incidente.
- Forze di Polizia (Polizia di Frontiera, Carabinieri e Guardia di Finanza): assicurano il presidio, la vigilanza e l'ordine pubblico nelle aree interessate sotto il coordinamento del Dirigente della Polizia di Frontiera.
- Polizia Municipale: assicura la gestione della viabilità dell'area aeroportuale aperta al pubblico.
- Dogana: coadiuva le Forze di Polizia a facilitare e accelerare il flusso dei passeggeri al fine di sgomberare la Sala Arrivi e predisporre le aree ricovero e ricevimento.
- Sanità Aerea (USMAF-SASN): assicura gli adempimenti di legge in materia di profilassi internazionale legata al traffico aereo, d'Igiene pubblica e di Polizia Sanitaria.

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

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

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

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

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	PARTE 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	-----------------------------	----------------------------------

1.5. EVENTI PREVISTI

STATO	DEFINIZIONE	ADEMPIMENTI
ALLARME	Situazione in cui, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si sospetta o si riceve da parte dell'equipaggio di condotta del volo una comunicazione circa un'anomalia a bordo, che però non pregiudica la Safety delle operazioni di atterraggio.	PARTE 2 - Sezione 1
EMERGENZA	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.	PARTE 2 - Sezione 2
INCIDENTE	Condizione nella quale si è verificato, o si presume avvenuto, un evento dannoso per l'aeromobile e/o i suoi occupanti.	PARTE 2 - Sezione 3

1.6. GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE

1.6.1. AVVIO DEGLI STATI DI ALLARME, EMERGENZA E INCIDENTE

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

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

Gli adempimenti degli Enti e Servizi aeroportuali s'intendono automaticamente avviati una volta acquisita la notifica dello Stato in corso.

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

1.6.2. SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO

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

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

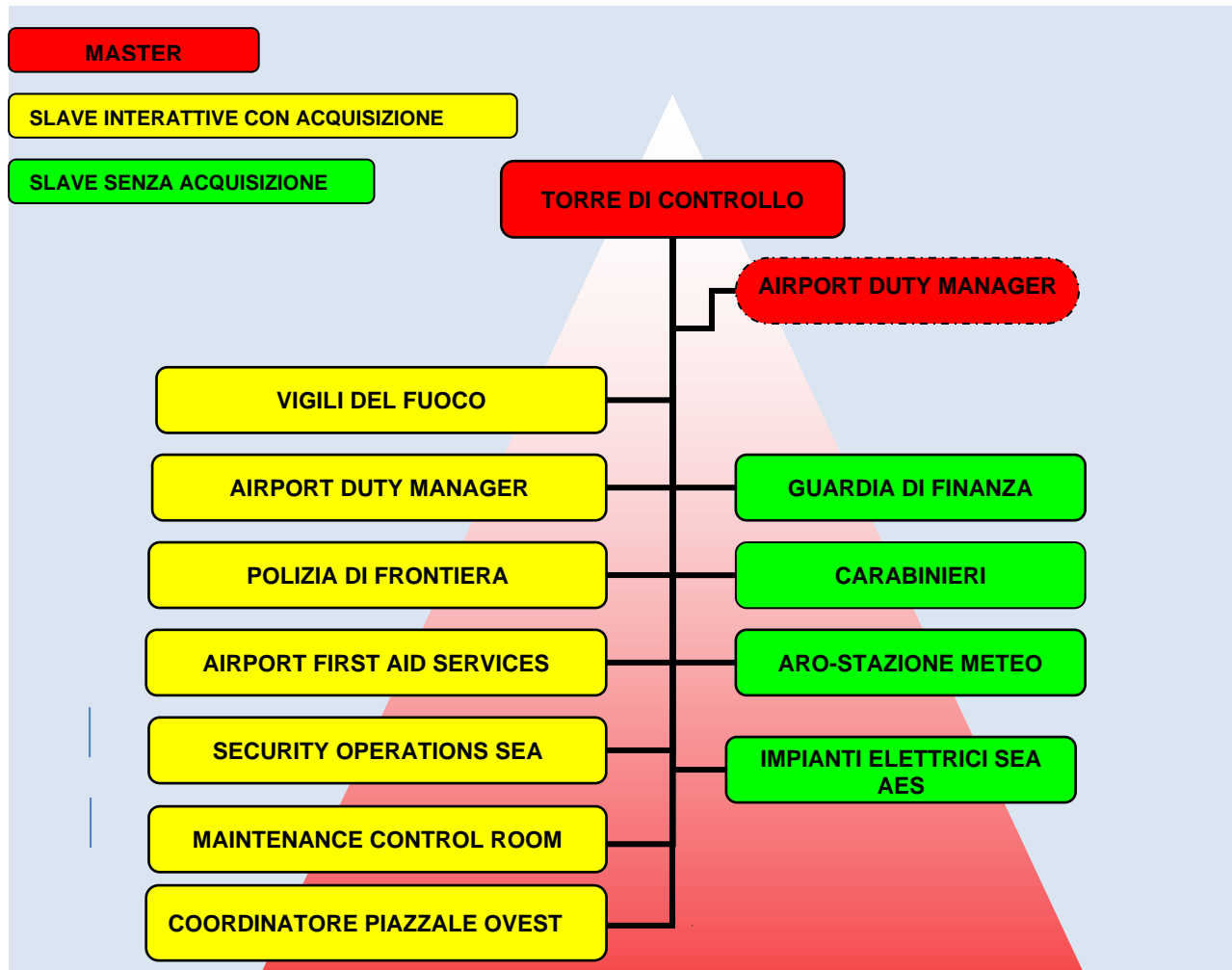


Figura 1.1: **Schema del sistema di allarme elettronico TAM-TAM**

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

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

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	PARTE 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	------------------------------------	--

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

In caso di attivazione dello Stato di Incidente, ciascun Ente collegato al sistema TAM-TAM dovrà assicurare l'immediato allertamento del proprio referente designato a partecipare al COE.

1.6.3. FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI

Al fine di evitare ritardi, duplicati nelle chiamate e intralci alle procedure **tutti i soggetti interessati si atterranno ad un preciso e definito flusso di comunicazione, schematizzato nella seguente figura.**

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

- Per la notifica degli stati di allarme/emergenza/incidente e successivi contatti con soggetti **non collegati** al sistema **TAM-TAM** o, se collegati, sprovvisti del dispositivo di acquisizione elettronica;
- In presenza di un qualsiasi malfunzionamento del sistema **TAM-TAM**;
- In caso di mancata acquisizione dello stato dichiarato da parte di una singola postazione.

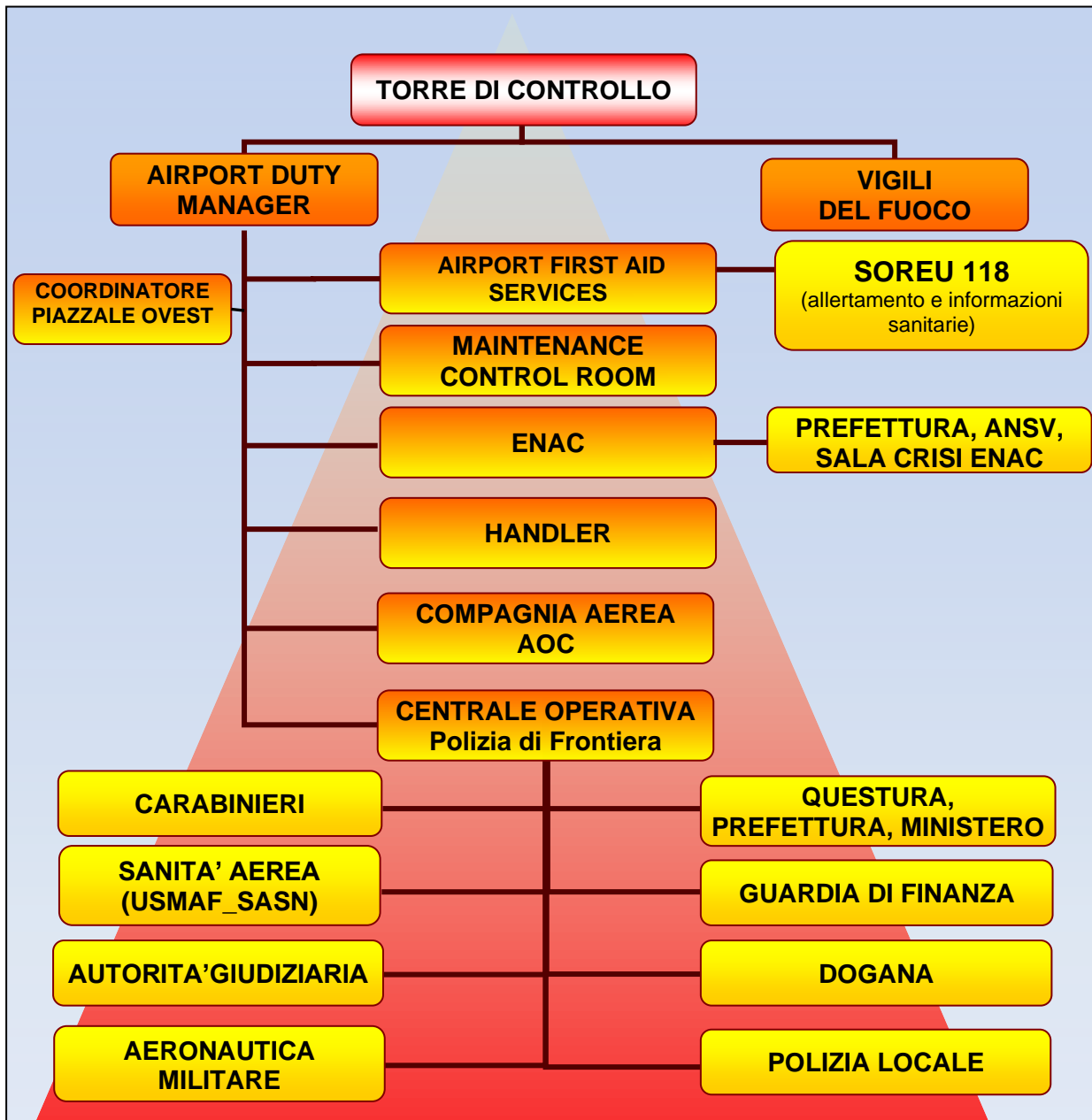


Figura 1.2: **Schema di flusso delle informazioni** (vedi anche Allegato A.3)

1.6.4. COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE

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

UHF 440.450 MHz

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

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

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

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

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

1.6.5. MAPPE RETICOLARI

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

- **Allegato A1 – Mappa perimetro aeroportuale**
- **Allegato A1 bis – Mappa territorio limitrofo aeroportuale**

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

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

1.7. GESTIONE DELL'EVENTO

1.7.1. CATEGORIA ANTINCENDIO

La categoria aeroportuale ai fini del soccorso e della lotta antincendio dell'Aeroporto di Milano Linate riportata nel Manuale d'Aeroporto Cap. 4 par. 4.4, è stabilita alla:

8 Categoria ICAO

A seguito d'ogni intervento originato da una condizione di **Incidente** i **Vigili del Fuoco** comunicheranno tempestivamente alla **Torre di Controllo** e all'**ADM** il livello di declassamento

della **Categoria antincendio** in funzione della quantità residua di agenti estinguenti, di personale e di automezzi ancora disponibili.

1.7.2. INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO

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

Il tempo di risposta del Servizio di soccorso e lotta antincendio, in condizioni di ottima visibilità e distanza da percorrere, non eccede i tre minuti con un obiettivo operativo di non superare i due minuti, in ciascun punto della pista, dalla notifica dello stato di incidente al momento in cui il primo mezzo antincendio è nelle condizioni di applicare la schiuma ad un rateo almeno pari al 50% della portata (discharge rate foam solution) indicata nella Tabella 1 della AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2). A tal fine, qualsiasi veicolo diverso dal primo intervenuto, necessario per garantire l'erogazione di agenti estinguenti, prevista dalla predetta Tabella 1, deve arrivare entro un minuto dal primo intervenuto, in ottemperanza alla AMC5 ADR.OPS.B010(a)(2)(c).

La rispondenza alla normativa rispetto ai tempi di intervento sia in pista che nelle altre aree del sedime, viene assicurata tramite attività di familiarizzazione con il layout aeroportuale che si effettuano su base regolare e continuativa.

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

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

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

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

1.7.3. POSTO DI COMANDO AVANZATO (PCA)

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

In rappresentanza del Gestore Aeroportuale, il **PCA** sarà presidiato dall'**Airport Duty Manager (ADM)**, al fine di coordinare e dirigere sul luogo dell'incidente le attività di propria competenza ed assicurare il coordinamento informativo con il COE, a supporto del DTS che opera come responsabile delle operazioni di soccorso per l'intera durata dell'emergenza.

Presso il PCA potranno inoltre recarsi i rappresentanti degli altri soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso; hanno titolo a parteciparvi:

- ROS dei VV.F.
- Responsabile Servizio Sanitario SEA
- Sanitario AREU 118
- Capituono delle Forze dell'Ordine
- ENAC Direttore Territoriale Milano Linate o suo delegato
- Gestore Aeroportuale: ADM/Operations Manager/Safety Manager o suo delegato
- Responsabile Sanità Aerea (USMAF-SASN)
- Caposcalo di Compagnia o suo delegato

Tali rappresentanti dovranno essere forniti di dotazioni che li rendano immediatamente riconoscibili in ogni condizione di visibilità e gli consentano di mantenere una stabile comunicazione con i rispettivi responsabili presso il **Centro Operativo per l'Emergenza (COE)**.

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

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

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

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

- Classificare e dimensionare correttamente l'incidente fornendo via radio una breve ma precisa descrizione dello scenario sul luogo di crash a favore di una congrua percezione dell'evento anche da parte dei soggetti in ascolto in frequenza;
- Coordinare la gestione operativa degli interventi di soccorso;
- Contenere una eventuale dispersione di passeggeri superstiti dalla area di crash;
- Individuare aree funzionali alle attività di soccorso sanitario;
- Fornire indicazioni per la dislocazione dei mezzi di soccorso, compresi quelli esterni;
- Richiedere al gestore eventuali mezzi e/o infrastrutture utili ai soccorsi;
- Delimitare, isolare e piantonare l'area di crash ed il relitto;
- Aggiornare costantemente il **COE** con le informazioni provenienti dall'area di crash.

1.7.4. COE - CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA

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

- Supportare le richieste che provengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi;
- Agevolare l'intervento dei mezzi di soccorso esterni e della scorta verso e dall'area dell'incidente;
- Recepire le informazioni e gli aggiornamenti dagli Enti presenti sul luogo dell'incidente;
- Coordinare l'assistenza dei passeggeri illesi e/o leggermente feriti e dei familiari delle vittime;
- Presidiare l'area interessata dall'incidente, le aree destinate ai superstiti e gli accessi principali all'aeroporto;
- Supportare le attività medico-legali connesse al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme;
- Organizzare il piantonamento dei resti dell'aeromobile sul luogo dell'incidente e gestire gli effetti personali recuperati;
- Gestire le richieste di limitazioni/chiusura dell'aeroporto o parti di esso e coordinare l'emissione del relativo NOTAM;
- Coordinare flussi, priorità di atterraggio o decollo;
- Ridurre il disagio dei passeggeri in aerostazione;
- Condividere e coordinare le azioni da intraprendere in termini di attività e/o informativa all'interno e/o all'esterno dello scalo;
- Ripristinare l'operatività aeroportuale.

Il **Centro Operativo per l'Emergenza (COE)**, situato presso la Sala Crisi AOCC al secondo piano dell'aerostazione, disponibile h24, è composto dai rappresentanti qualificati del Gestore Aeroportuale e degli Enti istituzionali preposti alla gestione dell'emergenza di seguito indicati:

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

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

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

L'acquisizione e diffusione anche via radio delle informazioni **agli Enti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni**, sono affidate al rappresentante del Gestore Aeroportuale (**Accountable Manager/Operations Manager**) in possesso di adeguata autorità e autonomia decisionale ed in stretto contatto con l'**Airport Duty Manager che dal PCA lo aggiorna e lo istruisce**.

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

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

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

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

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

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

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

In caso di indisponibilità della Sala Crisi sede del COE il Gestore metterà a disposizione la Sala Riunioni della Direzione Operations situata al 2° piano dell'aerostazione di fronte all'ufficio rilascio tesserini.

1.7.5. IMPIEGO DELL'AREA DI MANOVRA

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

Veicoli dotati di transmitter e coinvolti nelle operazioni di emergenza in area di manovra, dovranno accendere l'apparato stesso (es., Victor 1).

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

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

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

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

1.7.6. PUNTO DI RADUNO DEI MEZZI DI SOCCORSO

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

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

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

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

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

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

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



Punto di Raduno



1.7.7. SOCCORSI SANITARI

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

Il **Medico del Airport First Aid Services** svolgerà, nelle prime fasi del soccorso, il ruolo di **Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS)**.

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

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

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

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

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

All'arrivo del personale inviato dalla **SOREU 118**, il medico designato da questa, assumerà il ruolo di **Direttore dei Soccorsi Sanitari** e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il **medico del Airport First Aid Services** collaborerà con il DSS assicurando inoltre il coordinamento con il **COE**.

1.7.8. AREE DI PRIMO SOCCORSO

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

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

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

1.7.9. AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME

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

1.7.10. CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO

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

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

1.7.11. OPERAZIONI SUI PIAZZALI

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

In caso di dichiarazione dello Stato di Emergenza, le operazioni d'imbarco sui piazzali potranno essere sospese a discrezione dell'ADM del Gestore Aeroportuale.

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

1.7.12. CHIUSURA *DEGLI STATI di Allarme (v. 2.1.1.2) o Emergenza (v. 2.2.1.5)*

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

In caso di Allarme

- Il **Comandante** dell'aeromobile;

In caso di Emergenza

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

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

Il **Medico di Airport First Aid Services** notificherà ad AREU la cessazione dello **Stato di Allarme/Emergenza**.

1.7.13. AREE DI RICEVIMENTO, ASSISTENZA E COMUNICAZIONE

A. Area passeggeri illesi e leggermente feriti (Survivor Reception Centre)

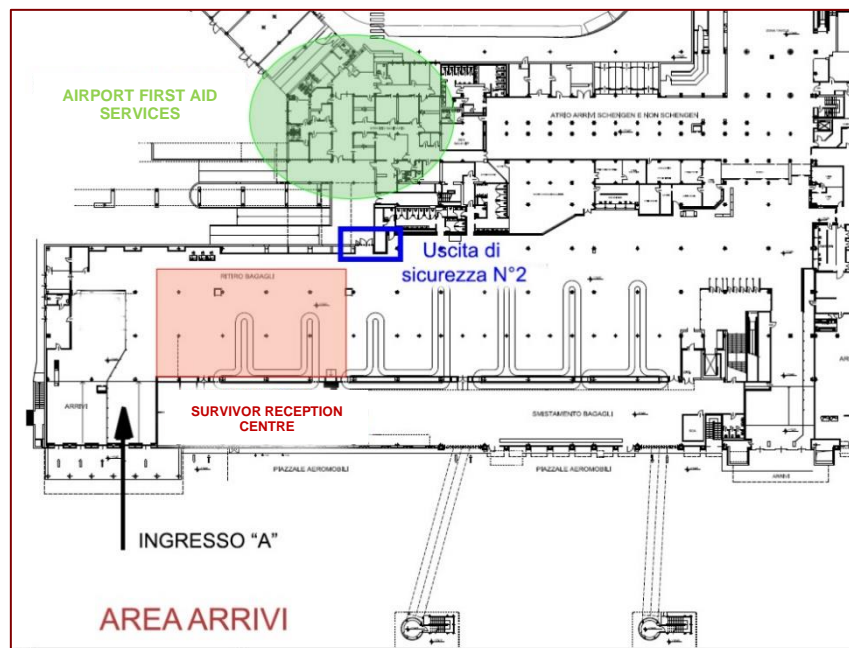
Non appena dichiarato lo **Stato di Incidente**, in relazione alle prime informazioni sulla natura dell'evento occorso, le **Forze di Polizia** di concerto con la **Dogana** e coadiuvate da personale del **Servizio Security** del **Gestore Aeroportuale**, avvieranno lo sgombero della **Sala Arrivi** dell'Aerostazione passeggeri, all'interno della quale verrà individuata una sala di assistenza delimitata da paratie per le persone sopravvissute all'incidente aereo che, non avendo compromesso le proprie funzioni vitali e non essendo in pericolo di vita, sono in grado di muoversi autonomamente (codici verdi).

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

La Area passeggeri illesi e leggermente feriti (Survivor Reception Centre) sarà posta in comunicazione con il **Airport First Aid Services** e la **Sala di ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari (Reunion Area)** mediante l'apertura dell'Uscita di Sicurezza n° 2 della **Sala Arrivi**.

L'accesso alla Area passeggeri illesi e leggermente feriti (Survivor Reception Centre) dall'air side sarà di norma effettuato dall'ingresso **A** (Arrivi Schengen).

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



Sala Arrivi (piano terra) Area di raccolta passeggeri illesi

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

B. Sala familiari (Friends and Relatives Reception Centre)

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

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

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

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

D. Area assistenza equipaggi

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

E. Sala Autorità

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

F. Press Centre (Linate Centre)

Il Press Centre è ubicato presso il Linate Centre.

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

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

1.7.14. ASSISTENZA AI PASSEGGERI COINVOLTI NELL'INCIDENTE

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

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

Piano di Emergenza, unitamente ai contatti da utilizzare in caso di allarme/emergenza/incidente, comunicando tempestivamente al Gestore ogni variazione sensibile all'interno del LERP e dei contatti indicati. I contatti saranno resi disponibili alle autorità competenti per le finalità connesse alla gestione delle emergenze.

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

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

Il Gestore può inoltre avvalersi del supporto delle risorse del Contingency Plan, sia per l'assistenza alle vittime e ai loro familiari che per ridurre il disagio degli altri passeggeri qualora l'aeroporto non fosse operativo.

L'eventuale attivazione di SIPEM (Società Italiana Psicologi dell'Emergenza) sia per l'intervento psicologico che di supporto nelle sale di assistenza e/o al Numero Verde dell'EPIC, sarà valutata nell'ambito del COE.

1.7.15. TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)

In conformità con i Piani di Emergenza Aeroportuali di Linate e Malpensa, il **Gestore Aeroportuale** ha realizzato, presso il Terminal 2 di Malpensa, un centro polifunzionale denominato **EPIC (Emergency Procedures Information Centre)** allo scopo di coordinare emergenze di varia natura che coinvolgono gli aeroporti milanesi.

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

In caso di Incidente, qualora ritenuto necessario, il Direttore Operations Linate del Gestore Aeroportuale ed il COE daranno disposizione all'ADM per l'attivazione del TEC.

1.7.16. INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA

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

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

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

1.8. VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA

1.8.1. AEC - AERODROME EMERGENCY COMMITTEE

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

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

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

In particolare, l'Aerodrome Emergency Committee:

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

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

Compiti

I principali compiti dell'AEC sono:

- Identificazione e revisione periodica degli scenari relativi ad eventi critici aeroportuali;
- Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione delle emergenze;
- Verifica del coordinamento del piano di emergenza aeronautica con i piani di emergenza territoriali e di altre organizzazioni, coinvolgendo a tal fine nell'aec gli enti e le società operanti al di fuori del sedime aeroportuale;
- Assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di eventi;
- Attuazione del de-briefing delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti al pea definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento che ogni soggetto, per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione degli eventi;
- Condivisione e approvazione di tutte le parti del pea e dei suoi aggiornamenti;
- Condivisione delle informazioni relative a best practice adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione degli eventi critici;
- Valutazione periodica dei sistemi di allarme, delle dotazioni e delle attrezzature che il gestore rende disponibili ai fini della gestione delle emergenze.

1.8.2. OCT OBSERVER CRITIQUE TEAM

Funzione

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

Composizione

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

Requisiti

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

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

Modalità operative

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

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

All'interno del Team viene nominato un Team Leader in rappresentanza del Gestore con il compito di coordinarne il processo in tutte le fasi di intervento, dalla pianificazione dell'esercitazione al debriefing.

1.8.3. ESERCITAZIONI

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

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

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

Il Piano è valutato periodicamente tramite le seguenti esercitazioni:

A. Esercitazioni di emergenza full scale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nella predisposizione dello scenario da simulare, il safety action group composto dal Gestore (Airport Coordination Linate e Safety Management System), da ENAC, ENAV e dall'operatore aereo coinvolto nell'esercitazione, considererà i rischi connessi ad eventuali operazioni di scalo residue con particolare attenzione alla movimentazione degli aeromobili e all'interdizione di determinate aree.

B. Esercitazioni di emergenza parziali

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

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

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

Devono essere programmate al fine di:

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

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

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

C. Esercitazioni di emergenza TABLE TOP

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

1.8.4. PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE ESERCITAZIONI

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

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

1.8.5. DE-BRIEFING

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

Nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee:

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

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

1.8.6. AGGIORNAMENTI

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

Gli aggiornamenti saranno opportunamente segnalati all'interno del documento (ad esempio con barra laterale).

PARTE 2 - ADEMPIMENTI

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

2.1. STATO DI ALLARME (livello verde)

Situazione in cui, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si sospetta o si riceve da parte dell'equipaggio di condotta del volo una comunicazione circa una anomalia a bordo, che però non pregiudica la Safety delle operazioni di atterraggio.

In tale fase è necessario e sufficiente che vengano verificati gli equipaggiamenti e attivati i collegamenti radio per ridurre i tempi di intervento nel caso in cui l'evento si trasformi in stato di EMERGENZA.

I Vigili del Fuoco potrebbero inviare, su richiesta del Pilota, un veicolo per il controllo visivo.

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

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

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

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

2.1.1. Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo

Torre di Controllo (TWR)

- 2.1.1.1. La **Torre di Controllo**, qualora sospetti o riceva una comunicazione da parte dall'equipaggio di condotta del volo relativa ad una anomalia a bordo che non sia connotata quale situazione di emergenza, richiederà al pilota esplicita conferma circa la necessità di attivazione dei soccorsi aeroportuali (Local Standby).
- 2.1.1.2. Qualora il pilota richieda l'attivazione dei soccorsi aeroportuali, TWR avvia tramite TAM-TAM lo Stato di Allarme fornendo al ROS dei VVF, **all'Airport Duty Manager-Direzione Operations Sea** e ad Airport First Aid Services le informazioni del **Gruppo A**:

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

- 2.1.1.3. Provvede al controllo del traffico aereo in atto.
- 2.1.1.4. Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, sentito il Comandante dell'aeromobile, notifica tramite TAM-TAM la fine dello Stato di Allarme.
- 2.1.1.5. Qualora nell'evolversi dello Stato di Allarme ne derivi uno stato di Emergenza, attiva lo Stato di Emergenza e dà attuazione alle disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.2.

2.1.2. Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e Lotta Antincendio

Vigili del Fuoco

ROS (Responsabile delle Operazioni di Soccorso)

- 2.1.2.1. Acquisito lo STATO di ALLARME e ricevute le comunicazioni relative alla situazione in atto, provvede a portarsi a bordo dei mezzi antincendio attivando il collegamento radio in attesa di ulteriori comunicazioni.
- 2.1.2.2. Nel caso di richiesta da parte del pilota di assistenza visiva, con esplicita conferma di non dichiarare "Emergenza", invia un veicolo idoneo per seguire le fasi di rullaggio dell'aeromobile.
- 2.1.2.3. Se dallo STATO DI ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza, provvede a ricondurre il personale e gli automezzi ai propri posti.
- 2.1.2.4. Qualora lo STATO DI ALLARME degradi in Stato di Emergenza o Stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".

2.1.3. Adempimenti di competenza Airport First Aid Services

Airport First Aid Services

- 2.1.3.1. Acquisito lo STATO di ALLARME e ricevute le comunicazioni relative alla situazione in atto si rende pronto a salire a bordo dell'automedica di soccorso attivando il collegamento radio in attesa di ulteriori comunicazioni.
- 2.1.3.2. Se dall'ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza, ripristina la normale operatività.
- 2.1.3.3. Qualora lo stato d'ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".

2.1.4. Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale – SEA SpA**Airport Duty Manager (ADM)****Direzione Operations SEA**

- 2.1.4.1. Acquisita la notizia di ALLARME, si attiva per porre a disposizione il personale e gli automezzi, previsti dalle procedure interne, dotati di apparati radio sulla frequenza 440.450 MHz.
- 2.1.4.2. Informa l'ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti.
- 2.1.4.3. Informa la Compagnia, se rappresentata.
- 2.1.4.4. Raccoglie le seguenti informazioni sul volo, se disponibili, da:
- **Compagnia Aerea** interessata o dal suo Rappresentante;
 - **Il COP operante sul Piazzale OVEST** se l'allarme riguarda un **aeromobile dell'Aviazione Generale**:

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

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

Vigili del Fuoco;
Torre di Controllo;
First Aid Services;
Centrale Operativa Polizia di Frontiera
ENAC

- 2.1.4.5. Se dallo stato di ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza, ripristina la normale operatività
- 2.1.4.6. Se lo stato di ALLARME degrada in uno stato di EMERGENZA o di INCIDENTE applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli Stato di Emergenza (2.2) e Stato di Incidente (2.3)

2.1.5. Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea

Caposcalo o suo Rappresentante

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

2.1.5.2. Fornisce senza indugio all'Airport Duty Manager del Gestore le seguenti informazioni relative al gruppo B:

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

2.1.5.3. Se dallo stato di ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza ripristina la normale operatività. Cessato lo stato di ALLARME collabora con il Comandante dell'aeromobile interessato affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto da far pervenire all'ENAC.

2.1.5.4. Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente attua le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente."

2.1.6. Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)

ENAC

- 2.1.6.1. Riceve dall'Airport Duty Manager SEA le comunicazioni relative alla situazione in atto tramite i canali di reperibilità prestabiliti.
- 2.1.6.2. Dà notizia dell'ALLARME fornendo gli elementi in suo possesso al Direttore e tiene annotazione dei fatti.
- 2.1.6.3. Qualora lo STATO di ALLARME degradi in Stato di emergenza o Stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".

Adempimenti di competenza delle Forze di Polizia

Polizia di Frontiera, Carabinieri

Guardia di Finanza

- 2.1.6.4. La Sala Operativa della Polizia di Frontiera, dei Carabinieri e della Guardia di Finanza acquisito lo STATO di ALLARME si pone in ascolto radio in attesa di ulteriori informazioni.
- 2.1.6.5. Qualora lo STATO di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli “Stati di Emergenza o Incidente”.

2.2. STATO DI EMERGENZA (livello giallo)

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

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

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

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

2.2.1. Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo**Torre di Controllo (TWR)**

- 2.2.1.1. Venuta a conoscenza di una condizione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa un aeromobile e i suoi occupanti, avvia tramite TAM-TAM lo Stato di Emergenza.
- 2.2.1.2. Fornisce via radio al ROS dei VVF, all'Airport Duty Manager-Direzione Operations Sea e ad Airport First Aid Services le informazioni del Gruppo A:

GRUPPO A	<ul style="list-style-type: none">– Informazioni preliminari sull'evento;– tipo di aeromobile;– orario stimato di atterraggio o posizione al suolo;– pista che verrà utilizzata ed ogni successivo cambiamento di pista;– ogni altro riferimento utile (es: direzione del vento)
----------	--

- 2.2.1.3. Sospende il traffico in arrivo e in partenza, informando Milano ACC e i piloti in attesa per il decollo, riguardo i tempi stimati di soluzione dell'emergenza.
- 2.2.1.4. Istruisce gli aeromobili in rullaggio a fermarsi o, se possibile, a liberare le aree impegnate per far ritorno ai piazzali di sosta.
- 2.2.1.5. Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, sentito il Comandante dell'aeromobile, ROS dei Vigili del Fuoco e l'ADM di SEA sull'esito dell'ispezione visiva dell'area di movimento interessata dall'evento, notifica tramite TAM-TAM la fine dello Stato di Emergenza.
- 2.2.1.6. Qualora nell'evolversi dello Stato di Emergenza ne derivi un incidente, o tale evento sia reputato inevitabile, attiva lo Stato di Incidente e dà attuazione alle disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.3.

2.2.2. Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio

Distaccamento Aeroportuale Vigili del Fuoco

ROS (Responsabile delle Operazioni di Soccorso)

- 2.2.2.1. Acquisisce, tramite TAM-TAM, lo Stato di Emergenza e provvede a portarsi a bordo dei mezzi antincendio.
- 2.2.2.2. Riceve dalla Torre di Controllo (TWR) l'autorizzazione ad impiegare le aree di manovra, e le informazioni del gruppo A

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

E dall'ADM le informazioni del gruppo B

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none">– numero di persone trasportate (se possibile, distinguendo tra passeggeri ed equipaggio);– carburante presunto a bordo;– carichi pericolosi imbarcati;– esercente dell'aeromobile.
----------	--

- 2.2.2.3. Schiera (cfr. Allegato 9) nelle aree di movimento funzionali alla gestione dell'emergenza stessa, gli automezzi e il personale secondo le esigenze dettate dal tipo di emergenza in atto, ai sensi di quanto disposto dal proprio Comando Provinciale con le apposite procedure operative di intervento. **L'eventuale ingresso in pista è sempre subordinato all'autorizzazione della Torre di Controllo.**
- 2.2.2.4. Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza al termine delle operazioni di controllo comunica alla TWR il ripristino della normale operatività utilizzando la seguente dichiarazione: "CONTROLLO ULTIMATO – OPERATIVI PER LA RIAPERTURA".
- 2.2.2.5. Qualora lo Stato di Emergenza degradi nello Stato di Incidente i VVF potranno autonomamente entrare in pista scegliendo il percorso più breve senza richiedere autorizzazione alla TWR applicando le disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.3.

2.2.3. Adempimenti di competenza Medical First Aid Services

Medico in Servizio presso Airport First Aid Services

- 2.2.3.1. **Acquisito lo Stato di Emergenza** tramite TAM-TAM dà avvio al piano interno di EMERGENZA sanitaria. Quindi, sale a bordo dei propri mezzi, attiva il collegamento radio sulla frequenza **UHF 440.450 MHz e si schiera presso il Punto di Raduno.**
- 2.2.3.2. Notifica l'evento occorso e comunica a SOREU 118 le informazioni disponibili sulla situazione in atto.
- 2.2.3.3. Se reputato opportuno, in relazione al tipo di emergenza in atto ed al numero dei passeggeri a bordo dell'aeromobile, richiede a SOREU 118 l'invio di ambulanze e personale medico. Alla notifica dello stato di emergenza (con interesse sanitario), la SOREU predispose ed attiva il soccorso sanitario.
- 2.2.3.4. Qualora dallo sviluppo degli eventi non scaturisca alcuna conseguenza, il medico di Airport First Aid Services contatta SOREU 118 ed interrompe l'invio dei mezzi comunicando la fine dello Stato di Emergenza. Inoltre:
- Comunica a SOREU **118** la fine dello **Stato di Emergenza**;
 - Riconduce il personale e gli automezzi ai propri posti e ripristina la normale operatività.
- 2.2.3.5. Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi in Stato di Incidente, applicherà le disposizioni contenute nella successiva **Sezione 2.3.**

2.2.4. Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale – SEA S.p.A.

Airport Duty Manager (ADM)

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

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

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

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

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

Vigili del Fuoco;

Torre di Controllo;

First Aid Services;

Centrale Operativa Polizia di Frontiera

ENAC

2.2.4.3. Rende disponibile la Sala Crisi.

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

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

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

2.2.4.7. Qualora lo Stato di Emergenza degradi nello Stato di Incidente applica le disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.3.

2.2.5. Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea

Caposcalo o suo Rappresentante

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

2.2.5.2. Fornisce con ogni sollecitudine **all'Airport Duty Manager** del Gestore tutte le informazioni relative a:

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

2.2.5.3. Si reca al COE (se convocato) ponendosi a disposizione per tutte le esigenze connesse con le procedure in atto.

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

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

2.2.6. Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)

ENAC -

- 2.2.6.1. Informata dello Stato di Emergenza avvia le procedure di emergenza interne.
- 2.2.6.2. Partecipa al COE, se convocato.
- 2.2.6.3. Dà notizia dell'emergenza fornendo le informazioni in suo possesso **all'Agencia Nazionale Sicurezza Volo e alla Sala Crisi di ENAC.**
- 2.2.6.4. Qualora lo **Stato di Emergenza** degradi nello Stato di Incidente applica le disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.3.

2.2.7. Adempimenti di competenza delle Forze di Polizia

Polizia di Frontiera, Carabinieri Guardia di Finanza

- 2.2.7.1. Acquisito lo **Stato di Emergenza** avviano tutte le procedure interne connesse all'evento in corso, pongono in allarme i propri uomini e mezzi ed attendono comunicazioni dall'ADM SEA circa il tipo di emergenza.
- 2.2.7.2. La **Centrale Operativa Polizia di Frontiera** (C.O. PdiS-F) attiva il contatto radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e acquisisce tutte le informazioni sulla situazione in atto.
- 2.2.7.3. La **Centrale Operativa Polizia di Frontiera (C.O. PdiS-F)** seguendo le direttive del proprio dirigente o del funzionario presente o reperibile, contatterà gli Enti (tra quelli indicati nel piano di intervento di cui al flusso di comunicazioni al punto 1.6.3 figura 1.2) che riterrà opportuno, in relazione al caso concreto, notificandogli lo Stato di Emergenza.
- 2.2.7.4. Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, ricevuta notifica della fine dello **Stato di Emergenza**, ripristinano la normale operatività.
- 2.2.7.5. Qualora lo **Stato di Emergenza degradi nello Stato di Incidente** applicano le disposizioni contenute nella successiva Sezione 2.3.

2.3. STATO DI INCIDENTE (livello rosso)

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.1. Adempimenti di competenza del Servizio di Controllo del Traffico Aereo**Torre di Controllo (TWR)**

- 2.3.1.1. Non appena ricevuta notizia che un incidente aereo è occorso all'interno del sedime aeroportuale o che tale evento sia da ritenersi inevitabile, avvia lo Stato di Incidente.
- 2.3.1.2. Autorizza nel minor tempo possibile l'accesso dei mezzi di soccorso all'area dell'incidente
- 2.3.1.3. Impone il silenzio radio
- 2.3.1.4. Fornisce, via radio, ai **Vigili del Fuoco, all'ADM – Direzione Operations SEA e ad Airport First Aid Services** informazioni del **gruppo A**:

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

- 2.3.1.5. Concorda con l'**Airport Duty Manager** il percorso dei mezzi di soccorso tra il punto di raduno e il punto dell'incidente. L'instradamento dei mezzi di soccorso sarà assicurato da follow me, che faranno la spola tra punto di raduno e l'area di crash. All'interno di detto percorso nessuna autorizzazione sarà più richiesta.
- 2.3.1.6. Sospende il traffico aereo in arrivo, partenza ed in movimento sull'aeroporto, ad esclusione degli elicotteri adibiti al soccorso, fino a nuovo avviso, dandone comunicazione ad **ACC Milano**.
- 2.3.1.7. Istruisce gli aeromobili in rullaggio, se possibile, a rientrare ai parcheggi.
- 2.3.1.8. Se l'incidente è avvenuto in area di manovra sospende il traffico veicolare in tale area, **autorizzando ad accedervi esclusivamente gli automezzi ritenuti utili alle operazioni in corso**.
- 2.3.1.9. Informa la Sala Crisi di ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione.
- 2.3.1.10. Se l'incidente è avvenuto fuori **dell'Area di Manovra**, e sia ritenuta dal **COE** possibile la prosecuzione del traffico aereo, sarà informata da questo ultimo del livello di declassamento del Servizio antincendio e ne darà **comunicazione a ACC Milano** e agli aeromobili in partenza.

- 2.3.1.11. Se l'incidente è accaduto fuori dal sedime aeroportuale, nelle zone indicate nella mappa “**Territorio Limitrofo Aeroportuale**” può, laddove ritenuto opportuno, sospendere il traffico aereo sull'aeroporto.
- 2.3.1.12. Invia un proprio rappresentante al **COE**
- 2.3.1.13. Al termine delle operazioni di soccorso su indicazione del COE notifica la fine dello Stato di Incidente e ripristina il normale traffico aereo sull'aeroporto dandone comunicazione agli Enti di propria competenza.
- 2.3.1.14. Partecipa al **de-briefing**

2.3.2. Adempimenti di competenza del Servizio di Soccorso e lotta Antincendio

Vigili del Fuoco

ROS (Responsabile delle Operazioni di Soccorso)

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

2.3.2.2. Acquisisce via radio dalla **Torre di Controllo** le informazioni del Gruppo A

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

e dall'Airport Duty Manager Sea quelle del Gruppo B:

GRUPPO B	<ul style="list-style-type: none">– numero di persone trasportate (se possibile, distinguendo tra passeggeri ed equipaggio);– numero dei componenti l'equipaggio;– carburante presunto a bordo;– carichi pericolosi imbarcati;– esercente dell'aeromobile.
----------	--

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

2.3.2.4. Invia un Rappresentante presso il COE.

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

2.3.2.6. Richiede all'ADM presente presso il PCA qualunque altro mezzo disponibile utile ai soccorsi.

- 2.3.2.7. Dopo aver avviato le prime operazioni di soccorso e valutata la gravità dell'incidente, dichiara l'area in sicurezza, individua l'area di raccolta dei feriti, l'area di triage e l'area di trattamento (PMA funzionale) presso le quali confluirà il personale addetto ai soccorsi e l'area di sosta/trasporto dove giungeranno i mezzi di soccorso. Stabilisce, di concerto con il Direttore dei Soccorsi Sanitari, il Posto Medico Avanzato.
- 2.3.2.8. Notifica al COE il declassamento della Categoria antincendio dell'aeroporto fornendo informazioni circa:
- Il numero degli automezzi e il quantitativo di agenti estinguenti ancora disponibili;
 - Il tempo previsto per il ripristino dell'intero servizio antincendio.
- 2.3.2.9. Ultimate le operazioni di soccorso, comunica al COE la fine dell'intervento e, ricevuta notifica della fine dello Stato di Incidente, dà conferma del rientro del personale, dei mezzi e, in funzione della quantità residua di agenti estinguenti, di personale e di automezzi ancora disponibili dà comunicazione del ripristino della normale operatività o circa i tempi e modalità necessari a riportare l'agibilità e a ristabilire le funzioni dell'aeroporto.

2.3.3. Adempimenti di competenza di Airport First Aid Services

Medico in servizio presso Airport First Aid Services

- 2.3.3.1. Acquisito lo **Stato di Incidente** attiva il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente, provvedendo a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza come dettagliato al punto 1.7.7.
- 2.3.3.2. Acquisito lo **Stato di Incidente** sale a bordo dei propri mezzi, attivando il collegamento radio sulla frequenza UHF 440.450 MHz e si schiera presso il Punto di Raduno, accodandosi al convoglio guidato dal follow me. Si avvia, scortato da un follow me, verso il luogo dell'incidente, senza avvicinarsi all'area di crash fino a quando la medesima area non è dichiarata sicura dal ROS, rimanendo in ascolto radio e contattando preventivamente la TWR
- 2.3.3.3. Dispone l'eventuale utilizzo della scorta intangibile.
- 2.3.3.4. Notifica l'evento occorso e le prime informazioni in possesso alla Sala Operativa del 118
- 2.3.3.5. Non appena effettuate le prime valutazioni delle conseguenze dell'incidente comunica ad AREU e al COE i seguenti elementi:
- Se vi sono persone lesionate
 - Il numero, anche presunto, degli infortunati e dei feriti da inviare negli ospedali
 - Il numero di sanitari, di ambulanze, i materiali, i mezzi e le attrezzature per il tipo di soccorso necessario, da far giungere sul luogo dell'incidente
 - Se le persone eventualmente lesionate possono essere soccorse previo ricovero presso gli spazi aeroportuali senza ricorrere immediatamente agli ospedali esterni
 - Comunica la scelta dell'area di Noria.
- 2.3.3.6. Organizza il primo trasporto dei feriti tra Aree di Soccorso, raduno, TRIAGE e trasporto con i mezzi a disposizione o altri mezzi ritenuti idonei.
- 2.3.3.7. Dispone, qualora non fossero ancora sopraggiunti mezzi e personale di AREU, il trasporto dei feriti verso gli ospedali, coordinandosi con la Sala Operativa **AREU (SOREU)**.
- 2.3.3.8. Dispone l'invio dei passeggeri illesi (codici verdi) presso la Sala Arrivi garantendo sia l'accompagnamento che l'osservazione sanitaria con personale in assistenza.
- 2.3.3.9. Qualora l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri, il Direttore dei Soccorsi Sanitari ha facoltà di disporre l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso il Airport First Aid Services informando l'Airport Duty Manager.

2.3.3.10. Una volta dispiegato il **Posto Medico Avanzato di AREU**, il Responsabile del SSUEm assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il Medico del Airport First Aid Services collaborerà con il DSS e continuerà ad assicurare il coordinamento con il COE.

2.3.3.11. Notifica al **COE** il termine delle operazioni di soccorso medico e, una volta ricevuta notifica della fine dello Stato di Incidente, dà conferma del rientro del personale e dei mezzi al proprio posto.

2.3.4. Adempimenti di competenza del Gestore Aeroportuale SEA S.p.A.**Airport Duty Manager**

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

2.3.4.2. Riceve dalla Torre di Controllo (TWR) l'autorizzazione ad impiegare le aree di manovra e le informazioni del gruppo A:

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

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

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

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

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

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

2.3.4.4. Informa la Sala Crisi ed ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione

2.3.4.5. Mette a disposizione gli uomini ed i mezzi come da procedura interna

- 2.3.4.6. Dispone la sospensione delle operazioni d'imbarco e quelle di rifornimento carburante con passeggeri a bordo e/o in fase di imbarco/sbarco.
- 2.3.4.7. **Informa gli handler** di riferimento e ne coordina l'impiego dei mezzi di superficie e del personale ai fini delle necessità dei soccorsi, compresa la messa a disposizione della scorta intangibile del Airport First Aid Services.
- 2.3.4.8. Attiva la **SALA CRISI** per la costituzione del COE.
- 2.3.4.9. Dispone, congiuntamente con le Forze dell'Ordine, la tempestiva attivazione delle Aree di raccolta dei superstiti e degli eventuali deceduti, e di tutte le Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione.
- 2.3.4.10. Qualora l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri e il Direttore dei Soccorsi Sanitari disponga l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso il Airport First Aid Services, informa le Forze di Polizia al fine di interrompere lo sgombero della Sala Arrivi.
- 2.3.4.11. Concorda i percorsi dei mezzi di soccorso tra le varie Aree di soccorso, smistamento, trasporto e assistenza e i Varchi veicolari dell'aeroporto, comunicandoli alla Centrale Operativa Polizia di Frontiera (C.O. PdiS-F).
- 2.3.4.12. Concorda con la Torre di Controllo il percorso dei mezzi di soccorso tra il punto di raduno e il punto dell'incidente.
- 2.3.4.13. Si reca nei pressi dell'incidente per assicurare, a seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte del ROS, il raccordo informativo e il coordinamento tra PCA e COE per le attività di competenza. Per l'accesso in airside l'ADM utilizzerà il varco staff presente al piano Arrivi il cui personale verrà preallertato dalla Centrale Operativa Security Operations Linate alla dichiarazione dello Stato di Incidente, al fine di velocizzarne il passaggio ed i controlli di sicurezza.
- 2.3.4.14. A seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte dei Vigili del Fuoco, assicura con l'ausilio dei follow me la spola dei mezzi di soccorso tra il punto di raduno e il punto di crash.
- 2.3.4.15. Contatta, su indicazione del Responsabile Direzione Operations SEA, l'Airport Duty Manager di Malpensa per l'attivazione dell'EPIC/TEC.
- 2.3.4.16. Ricevuta comunicazione della conclusione delle operazioni connesse con lo stato di incidente, dispone una ispezione straordinaria dell'area di manovra interessata e ne comunica alla TWR l'agibilità.
- 2.3.4.17. Ripristina la normale operatività dandone conferma al COE.

2.3.5. Adempimenti di competenza del Centro Operativo per l’Emergenza

Centro Operativo per l’Emergenza (COE)

- 2.3.5.1. In caso di incidente è da ritenersi convocato automaticamente, anche nella sua composizione virtuale, in attesa di raggiungere fisicamente la **SALA CRISI**
- 2.3.5.2. Coordina e gestisce, presso la SALA CRISI, tutte le misure di carattere operativo una volta che le prime operazioni di soccorso sono avviate e gli adempimenti post- incidente.
- 2.3.5.3. ENAC coordina il **COE** quando presieduto.
- 2.3.5.4. Il Gestore Aeroportuale coordina, nelle more dell’intervento dell’ENAC, le operazioni dei soggetti presenti e coopera con i soggetti pubblici, nel rispetto e nei limiti dei poteri conferitegli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA stesso assegna loro.
- 2.3.5.5. Gestisce le richieste di limitazioni/chiusura dell’aeroporto o parti di esso, coordinando l’emissione del relativo **NOTAM**.
- 2.3.5.6. Rappresenta il centro di raccolta e diffusione delle informazioni tra il luogo dell’incidente e gli Enti di soccorso esterno e le competenti Autorità statali, provinciali e comunali.
- 2.3.5.7. In caso d’incidente occorso al di fuori dell’Area di Manovra, in funzione del livello declassamento indicato dai Vigili del Fuoco, valuta la possibilità più rapida di ripristino del traffico aereo e delle operazioni d’imbarco.
- 2.3.5.8. Cura che personale della Compagnia Aerea interessata e del Gestore Aeroportuale redigano l’elenco dei passeggeri ospedalizzati e dei passeggeri incolumi assistiti presso la Sala Arrivi.
- 2.3.5.9. Dopo aver ricevuto conferma dell’avvenuta rimozione dell’aeromobile incidentato, fa verificare l’agibilità dell’Area di Manovra, se l’incidente è occorso in tale area, attraverso un’ispezione straordinaria.
- 2.3.5.10. Dopo la conferma della fine di tutte le operazioni, il COE provvede a ripristinare l’operatività aeroportuale, notificandolo alla Torre di Controllo per la completa e normale ripresa del traffico aereo. Richiede l’emissione dei relativi NOTAM.

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

2.3.6. Adempimenti di competenza della Compagnia Aerea

Caposcalo o suo Rappresentante

- 2.3.6.1. Acquisito lo **Stato di Incidente** attiva il proprio “Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari” contenuto nel Piano di Emergenza per gli incidenti Aerei.
- 2.3.6.2. Fornisce con ogni sollecitudine al **Gestore Aeroportuale** tutte le informazioni relative al gruppo B:

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

- 2.3.6.3. Informa la Sala Crisi di Enac tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione.
- 2.3.6.4. Invia un Rappresentante presso il COE garantendo il rilascio di informazioni attendibili e tempestive;
- 2.3.6.5. Dispone di un proprio "Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari" contenuto nel Piano di Emergenza per gli Incidenti Aerei e individua le procedure da seguire da parte di tutto il personale chiamato ad intervenire in situazioni critiche;
- 2.3.6.6. Fornisce supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato;
- 2.3.6.7. Fornisce entro due ore dalla notifica dell'incidente, al COE, all'ANSV, e, se necessario, alle unità mediche che possono aver bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime, la lista dei passeggeri e dell'equipaggio a bordo, e tutti i documenti dell'aeromobile e di carico disponibili.
- 2.3.6.8. Una volta acquisiti i predetti documenti inibisce l'accesso non espressamente autorizzato a qualsiasi informazione sul volo oggetto dell'incidente.
- 2.3.6.9. Compila, con la collaborazione del Gestore Aeroportuale gli elenchi dei passeggeri trasportati negli ospedali e di quelli incolumi.
- 2.3.6.10. Invia proprio personale addestrato o personale di soggetti terzi individuato nel presente Piano presso le aree preposte all'accoglienza dei passeggeri illesi e/o leggermente feriti e dei loro familiari, provvedendo, con la collaborazione del Gestore all'assistenza degli stessi e supportando il Gestore nella registrazione delle generalità di tutte le persone coinvolte nell'incidente e dei loro familiari.

2.3.6.11. Se ritenuto opportuno richiede telefonicamente all'ADM l'attivazione via sms dei volontari del "Mutual Support Group" convocandoli presso la segreteria del Coordinamento di Scalo e provvedendo al loro coordinamento.

2.3.7. Adempimenti di competenza di ENAC (Direzione Territoriale Milano Linate)

ENAC

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

2.3.8. Adempimenti di competenza della Forze di Polizia

Polizia di Frontiera, Carabinieri Guardia di Finanza

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

Adempimenti di competenza della Polizia Locale

Polizia Locale

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

2.4. Adempimenti di competenza della Dogana

Dogana

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

2.5. Adempimenti di competenza Servizio di Sanità Aerea (USMAF-SASN)

Medico della Sanità Aerea (USMAF-SASN)

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

EMERGENZA MEDICA

3. GESTIONE EMERGENZA MEDICA

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

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

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

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

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

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

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	ALLEGATI
--	------------------------------------	-----------------

ALLEGATI

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A1 Mappe reticolari dell'aeroporto
--	------------------------------------	--

Mappe reticolari dell'aeroporto

Allegato A1 – Perimetro Aeroportuale

Allegato A1bis – Territorio Limitrofo Aeroportuale

(vedi mappe in dotazione)

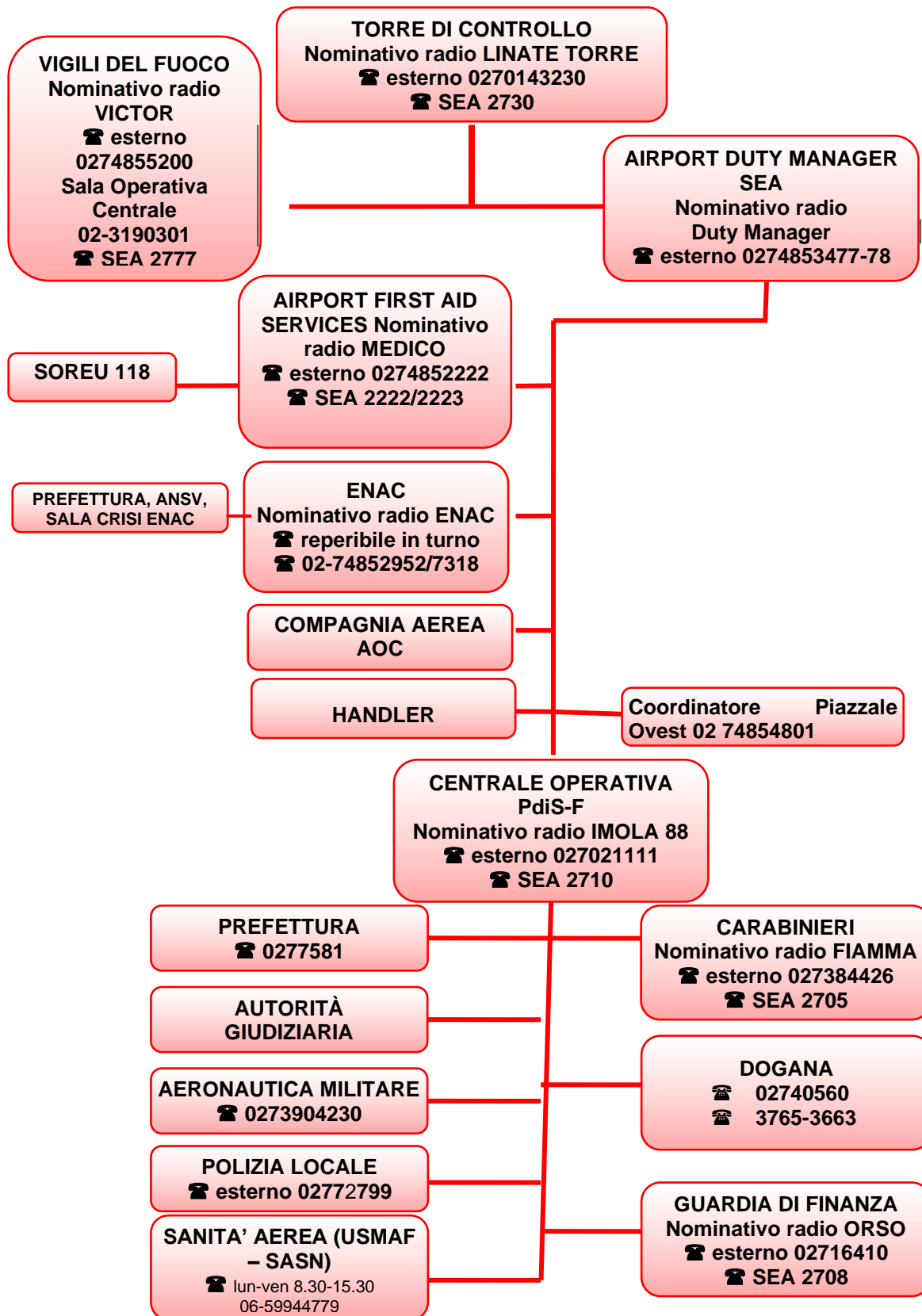
Allegato A2 - Numeri Utili

ENTI AEROPORTUALI	☎ ESTERNO	☎ INTERNO (SEA)
Torre di Controllo	02-70143230	2730
Vigili del Fuoco	02-717045	2777
Airport First Aid Services	02-74852222	2222
Polizia di Frontiera	02-7021111	2710
Airport Duty Manager SEA	02-74853477-78	3477
Security SEA	02-74852280	2280
Coordinatore Piazzale Ovest	02-74854801	

ENTI AEROPORTUALI	☎ ESTERNO	☎ INTERNO (SEA)
ENAC Direzione Territoriale Milano Linate	02-74852952	2952
	02-74857318	7318
Carabinieri	02-7384426	2705
Guardia di Finanza	02-716410	2708
Dogana	02-740560	3765
Sanità Aerea (USMAF-SASN)	02-7560760	
Polizia Locale	02-772799	
Aeronautica Militare	02-73904230	
ENAV CA	02-70143200	
ENAV ACC	02-70143312	
ENAV ARO	02-71020019	
ENAV Stazione Meteo	02-70143223	

ENTI DI STATO E LOCALI	☎
PREFETTURA DI MILANO	02-77581
PROCURA DI MILANO	02-54331
QUESTURA DI MILANO	02-62261
COMANDO PROVINCIALE CARABINIERI	026-2761 (112)
COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO	02-31901 (115)
COMANDO I^A REGIONE AEREA	02-73901
COMUNE DI MILANO	02-0202
COMUNE PESCHIERA BORROMEO	02-516901
COMUNE SEGRATE	02-269021
COMUNE SAN DONATO	02-527721

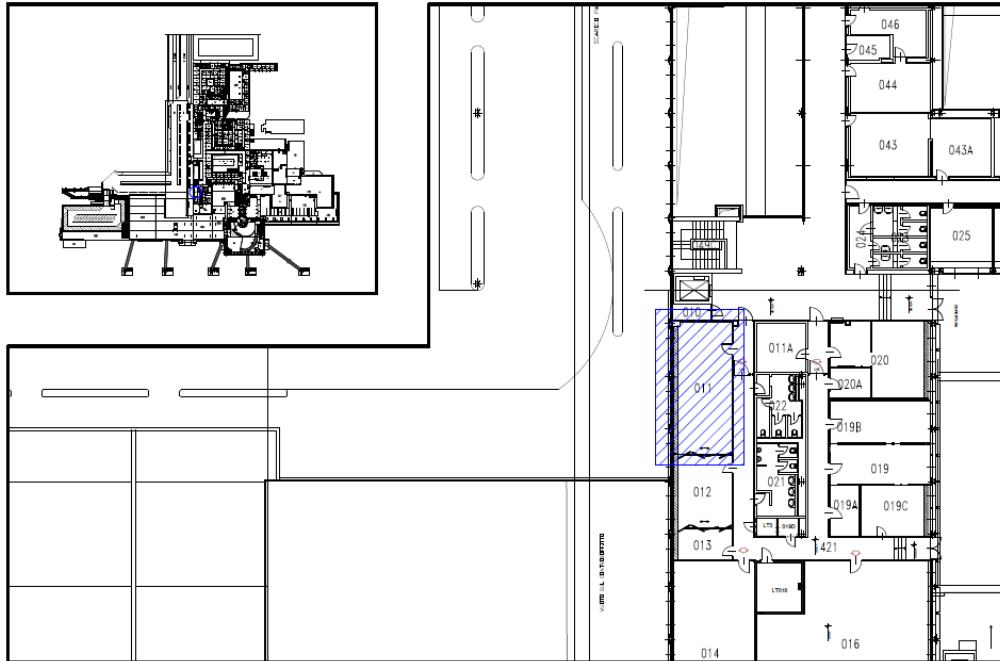
Allegato A3 - Stato d'Incidente Flow Chart Comunicazioni



Allegato A4 - Dotazione minima COE

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

SALA COE AEROSTAZIONE - 2° PIANO



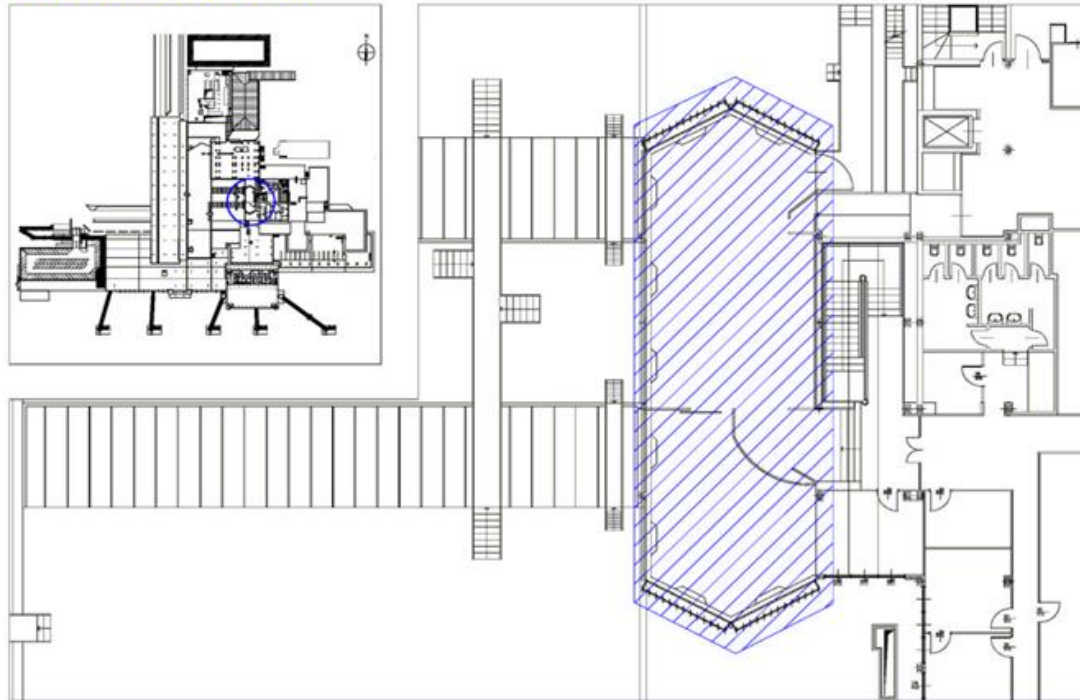
AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A5 Nominativi di chiamata assegnati
--	-----------------------------	--

Allegato A5 - Nominativi di chiamata assegnati

ENTE/OPERATORE AEROPORTUALE		NOMINATIVO
TORRE DI CONTROLLO		Linate TORRE
ENAV		ENAV 1, 2 ...
VIGILI DEL FUOCO	Sala Operativa Aeroportuale	VICTOR 10
	ROS	VICTOR 1
	Mezzi	VICTOR 2; 3; 4 ...
ENAC Direzione Territoriale Milano Linate		ENAC
AIRPORT FIRST AID SERVICES		MEDICO
GESTORE AEROPORTUALE	Airport Duty Manager SEA	DUTY MANAGER
	Sicurezza	MONZA
	Servizio aa/mm	FOLLOW – ME
	Servizio Infrastrutture	INDIA
	Servizi Impianti Elettrici	SIERRA
POLIZIA DI FRONTIERA		IMOLA 88
CARABINIERI		FIAMMA
GUARDIA DI FINANZA		ORSO
COMPAGNIE AEREE		proprio nominativo
HANDLER		proprio nominativo
COE		COE

Allegato A6 - Aree di ricevimento, assistenza e comunicazione

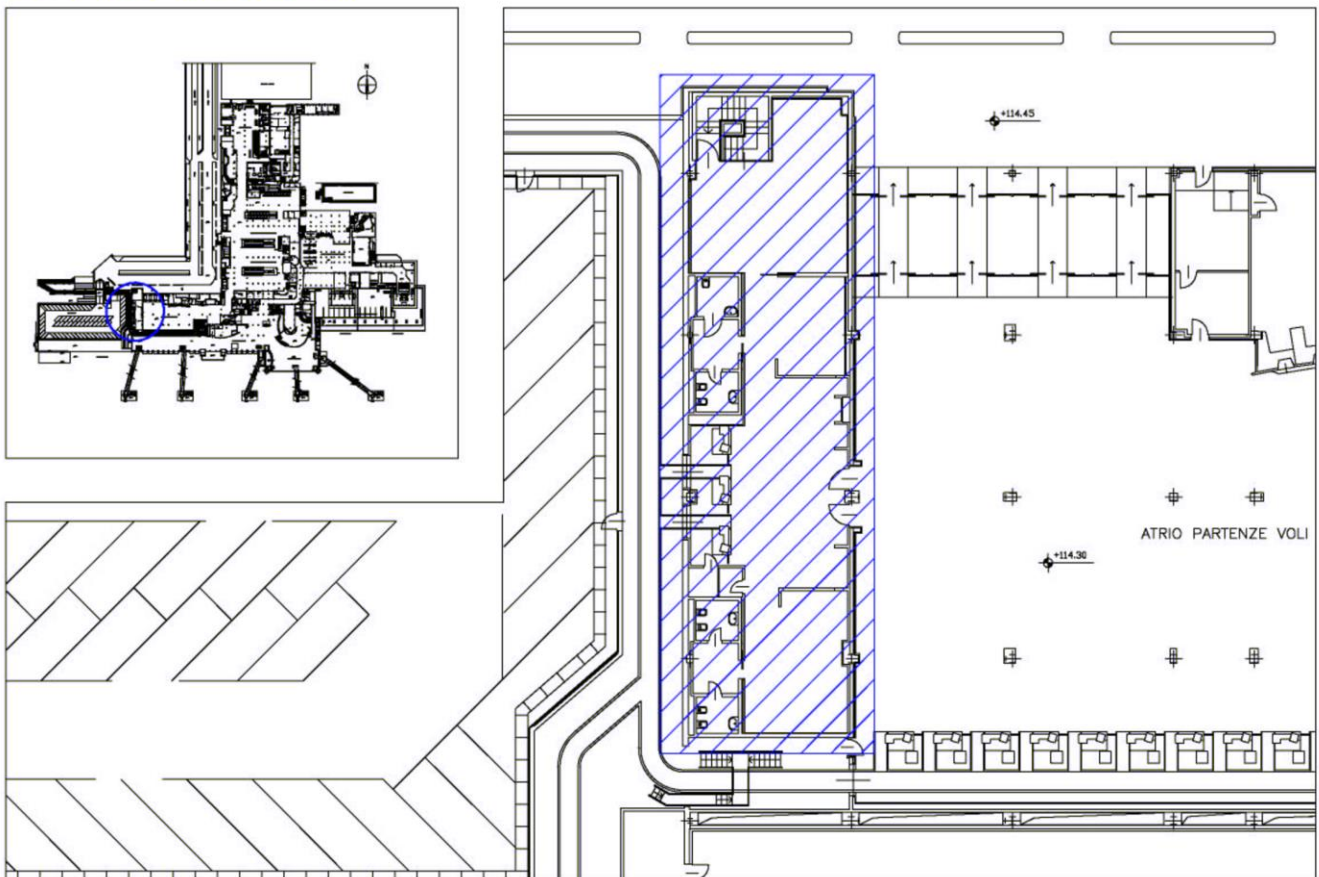
LINATE CENTRE



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

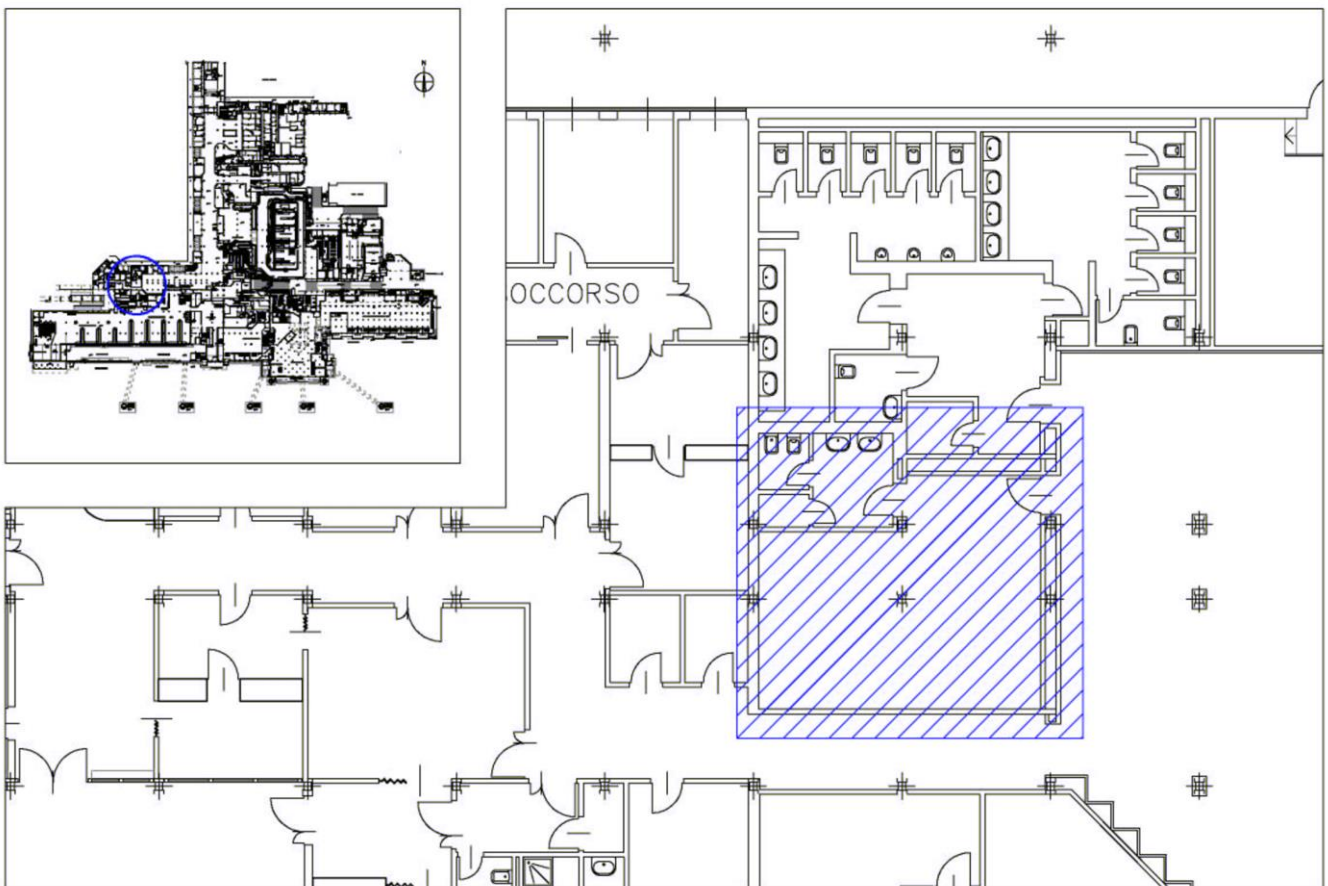
Aerostazione – 1° piano – Sala Piranesi (Familiari)

SALA PIRANESI



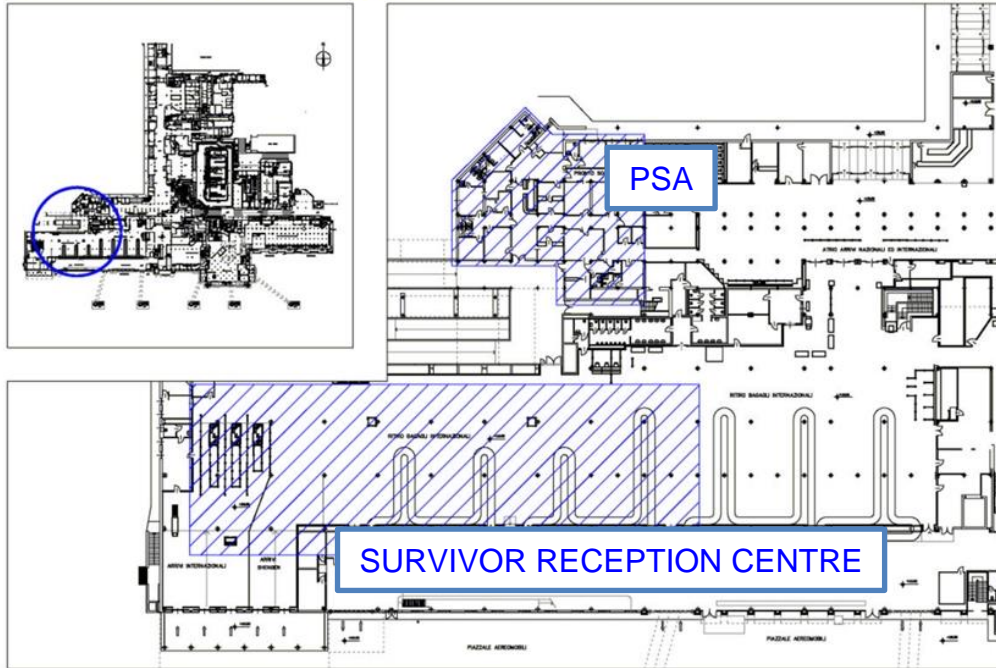
Aerostazione – piano terra – Sala Bramante (Autorità)

SALA BRAMANTE

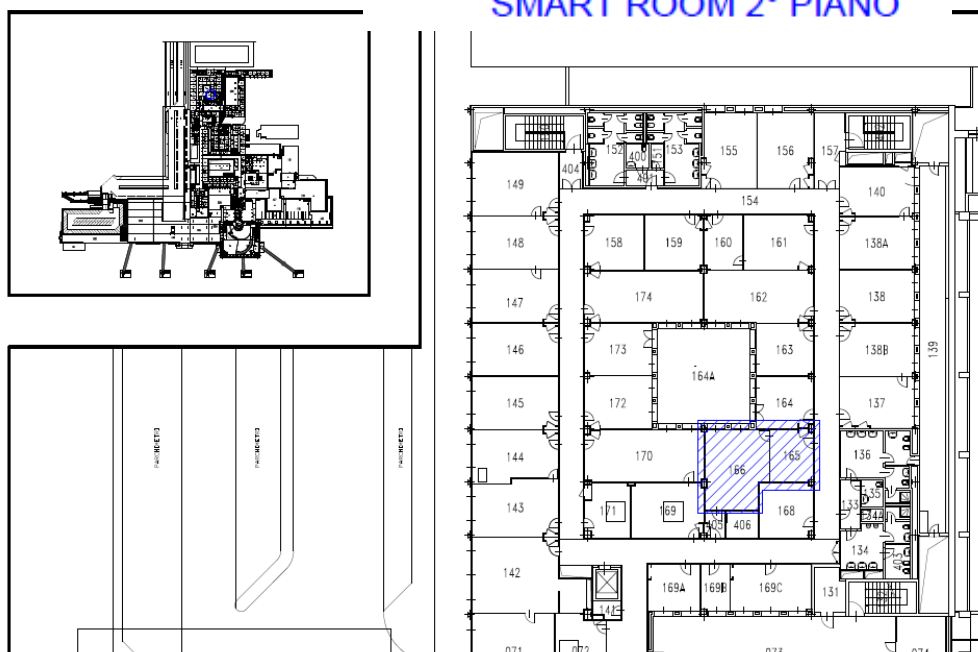


Aerostazione – piano terra – Arrivi (Area passeggeri illesi e leggermente feriti (Survivor Reception Centre))

AIRPORT FIRST AID SERVICES



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



Allegato A7 - ROS e PCA



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

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

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 MdA LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A7 – ROS e PCA
--	-----------------------------	-------------------------

Serie completa chiavi a forchetta	1
-----------------------------------	---

Equipaggiamenti in caricamento

Vano destro	n.
Nastro segnaletico	1
Paletto	1
Base per paletto	1
Sedile	1
Coni	4
Autorespiratore 6 litri	2
Maschere	2
Cassetta pronto soccorso	1
Estintori CO2	1
Cassetta attrezzi	1
Compressore colonna fari	1
Alimentatore per batterie	1
Prolunga per motogeneratore	1

Vano posteriore	n.
Motogeneratore	1
Tanica 5 litri	1

Vano sinistro	n.
Ascia	1
Leverino	1

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A7 – ROS e PCA
--	-----------------------------	-------------------------

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

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

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A10 – Tempi di risposta VVF
--	-----------------------------	--------------------------------------

Allegato A8 - Airport First Aid Services – Scorta intangibile

	ZAINO SANITARIO LIN NR.2-Carrello1	Linate
	ESTERNO	
	Tasca superiore	
	Saturimetro	1
	Sfigmomanometro	1
	Bracciale adulti	1
	Bracciale pediatrico	1
	Fonendoscopio	1
	Pacchi garze sterili	5
	Contenitore per taglienti	1
	Sacchetto rifiuti	1
	ESTERNO	
	Tasca inferiore	
	Water Jel cm.10x10	1
	Water Jel cm.30,5x40,5	1
	Kit toracocentesi	2
	INTERNO	
Borsa arancio liquidi	Ringer Lattato sacca 500 ml	1
	Fisiologica sacca 500 ml	1
	Glucosio 5% sacca 100 ml	1

	Fisiologica sacca 100 ml	1
	Deflussori normali	3
	Deflussori microgocce	1
	Rubinetto	1
Borsa rossa intubazione	Tubi endotracheali Ø 5 stenosi	1
	Tubi endotracheali Ø 6,5	1
	Tubi endotracheali Ø 7	1
	Tubi endotracheali Ø 7,5	1
	Tubo corrugato	1
	Laringoscopio	1
	Lama lunga	1
	Lama media	1
	Lama corta	1
	Siringa 20 ml	1
	Mandrino L	1
	Mandrino M	1
	Pinza Magyll adulti	1
	Gel lubrificante	1
Borsa rossa gialla: materiale	Siringhe insulina	2
	Siringhe 2,5 ml	2
	Siringhe 5 ml	2
	Siringhe 10 ml	2
	Siringhe 20 ml	2
	Aghi cannula 22 G	2
	Aghi cannula 20 G	2
	Aghi cannula 18 G	2
	Aghi cannula 16 G	2

	Aghi cannula 14 G	2
	Glucometer	1
	Sensori glicemia	5
	Lancette pungidito	5
	Rubinetto	2
	Salviette disinfettanti	5
	Laccio emostatico	2
	Cerotto 2,5 cm	1
	Benda autoretraente	1

Borsa rossa gialla: farmaci	Acqua distillata 10 cc	8 fiale
	Actrapid	1 fiala
	Adalat cp sl 10mg	1 flac
	Adrenalina 1 mg/ 1 ml	5 fiale
	Aminomal 240 mg	1 fiala
	Anexate f 0,5 mg	1 fiala
	Ansiolin gtt	1 flac
	Atropina 0.5 mg	8 fiale
	Bicarbonato 100 ml	1 flac
	Buscopan 20 mg	1 fiala
	Calcio Cloruro 10 ml	2 fiale
	Cardioaspirina 100 mg cp	1 blis
	Carvasin 5 mg	1 blis
	Catapresan f 150 mcg	1 fiale
	Cordarone f 150 mg (amiodar)	3 fiale
	Diprivan 10mg/ 20 ml (propofol)	1 flac

Effortil f 10 mg	2 fiale
Effortil gtt	1 flac
Eparina Calcica 5000 UI	1 flac
Esmeron 100 mg /norcuron)	1 flac
Farganesse 50 mg	1 fiala
Farmotal 500 mg (pentothal)	2 flac
Fisiologica 10 cc	8 fiale
Flebocortid 1 g	1 flac
Flectadol 500 mg	1 flac
Glucosio 33%	3 fiale
Inderal 5 mg	1 fiala
Ipnovel f 15 mg (midazolam)	2 fiale
Ipnovel f 5 mg (midazolam)	1 fiala
Isoptin f 5 mg	2 fiale
Lasix 20 mg	5 fiale
Lixidol 30 mg	3 fiale
Magnesio Solfato 10 ml	2 fiale
Midarine 100mg	1 fiala
Narcan f 0,4 mg	2 fiale
Natispray 0,3 mg/dose	1 flac
Norcuron 10 mg	1 flac
Oxivent spray	1 flac
Pentothal 1 g	
Perganit 50mg/50 ml (nitroglicerina)	1 flac
Plasil 10 mg	1 fiala
Revivan f 200 mg (dopamina)	2 fiale
Seloken f 5 mg (tenormn)	1 fiala

	Sintodian 10 ml/2,5 mg	1 flac
	Solumedrol 1000 mg	2 flac
	Tenormin f 5 mg	1 fiala
	Urbason f 40 mg	1 flac
	Valium 10 mg	3 fiale
	Ventolin f 0,5 mg	1 fiala
	Ventolin spray 0,1 mg/dose	1 flac
	Xylocaina 2% 50 ml	1 flac
	Zantac 50 mg (Ranidil 50mg)	1 fiala
Stupefacenti	Fentanest 0,1 mg/ 2ml	6 fiale
	Morfina 10 mg/1 ml	3 fiale
	Ketanest 50mg/2 ml	3 fiale

Borsa blu: ventilazione	Cannule OF 3	1
	Cannule OF 4	1
	Cannule NF 6	1
	Cannule NF 7	1
	Cannule NF 8	1
	Cannula Yankauer	1
	Maschera O ₂ adulti	1
	Maschera O ₂ x aerosol adulti	1
	Pallone autoespansibile adulti con reservoir	1
	Maschere n° 3	1
	Maschere n° 4	1
	Valvola da peep 20 cm H ₂ O	1

	Filtro antibatterico	1
Borsa verde: bambini	Tubi endotracheali Ø 2	1
	Tubi endotracheali Ø 2,5	1
	Tubi endotracheali Ø 3	1
	Tubi endotracheali Ø 3,5	1
	Tubi endotracheali Ø 4	1
	Tubi endotracheali Ø 4,5	1
	Tubi endotracheali Ø 5	1
	Tubi endotracheali Ø 5,5	1
	Manico laringoscopio	1
	Lama Miller 00	1
	Lama Mc Intosh 0	1
	Lama Ped 0	1
	Lama Ped 01	1
	Siringa 5 ml	1
	Lubrificante	1
	Mandrino ped.	1
	Pallone autoespansibile pediatrico con reservoir	1
	Maschere n° 1	1
	Maschere n° 2	1
	Cannule OF 00	1
Cannule OF 0	1	
Cannule OF 1	1	
Tubo corrugato	1	
Filtro antibatterico	1	
Maschera O ₂ pediatrica	1	

AEROPORTO MILANO Linate ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A10 – Tempi di risposta VVF
--	-----------------------------	--------------------------------------

	Maschera O ₂ x aerosol pediatrica	1
	Quick Combo pediatriche	1
	Aghi cannula 24 G	1
	Clamp per parto	1
	Centimetro per bambini	1
	Tabella bimbi x farmaci/presidi	1
Tasca anteriore superiore		
	Spie non sterili	2
	Raccordi per spie	2
	SNG	1
	Schizzettone	1
	Sacchetto raccolta	2
Tasca anteriore inferiore		
	Guanti sterili 6	1
	Guanti sterili 6.5	1
	Guanti sterili 7	1
	Guanti sterili 7.5	1
	Guanti sterili 8	1

-	LATERALE DESTRO	
Tasca trasparente superiore	Spremisacca	1
	Fascia in para	1
Tasca trasparente inferiore	Minitrack	1
	Bisturi monouso	2
	Telo sterile in TNT	1
	INTERNO	

Tasca superiore	Teli termici	3
	laccio emostatico in tessuto	1
	Sacchetti amputati	2
	Cartellini triage	
	Forbice tipo Robin	1
Tasca inferiore	Set infusione rapida	1
	Set infusione rapida da periferica	1
	CVC 14 G	2
LATERALE SINISTRO		
Tasca nera lunga sinistra	Sondini broncoasp. 8	2
	Sondini broncoasp. 12	2
	Sondini broncoasp. 14	2
Tasca lunga nera destra	Valvola di Heimlich	2
	Bilateralmente	Collare cervicale multimisura adulto mis L e M
		Collare cervicale multimisura pediatrico

AEROPORTO LINATE

CARRELLO NR.1 – Targa: MI 137265

q.tà	descrizione materiale
2	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
10	barelle spinali complete di cinghie
3	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno
15	zaini Medico
1	valigia Ferno Kit ustionati
	2 trauma burn pack 147x213
	3 trauma burn pack 30x30
	3 trauma burn pack 50x76
	3 trauma burn pack mask
10	scatole da 2 sacche fisiologica da 5 litri
4	broncoaspiratori
1	Confezione mascherine chirurgice
1	Confezione guanti in nitrile misura M
1	Confezione guanti in nitrile misura L
1	chiave per piedi carrello
2	cinghie per sollevamento per elicottero
3	estricatori KED
1	lampada da lavoro
1	lampada luce colore bianco
1	lampade luce colore giallo
1	lampade luce colore rosso

- 1** lampade luce colore verde
- 10** marsupi per soccorritori
- 2** megafoni
- 1** pantalone antishock
- 10** set 2 steccobende Fixo Splint
- 5** sistema di trazione/immobilizzazione per femore
- 3** ventilatori polmonari OXYLOG 3000 PLUS
- 4** valige Ferno con 80 metalline

AEROPORTO Linate

CARRELLO NR.2 – Targa: MI 137261

q.tà	descrizione materiale
24	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
5	bombole ossigeno terapeutico Iser It.7 con flussimetro
1	chiave per piedi carrello
24	portaflebo universali
100	sacchi salme
1	scatola 50 mascherine carta monouso
1	guanti nitrile mis S
1	guanti nitrile mis M
1	guanti nitrile mis L scad
24	set 3 collari mis. s-m-l Cervi Flex
3	Barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
2	Set cinghie sollevamento elicottero
1	Forbici polivalente tipo Robin
3	stecco bende gamba adulto
2	stecco bende gamba bambini
30	scatole da 60 sacche fisiologica da 5 litri

AEROPORTO Linate

CARRELLO NR.3 – Targa: MI 137267

q.tà	descrizione materiale
20	barelle pieghevoli tipo militare complete di cinghie
5	bombole ossigeno terapeutico Iser It.7 (con flussimetro)
1	chiave per piedi carrello
28	materassi a depressione tipo coquille completi di pompe e mastice
18	portaflebo universali
1	guanti nitrile mis M
1	guanti nitrile mis L
30	scatole con 60 sacche fisiologica da 5 litri
1	scatola 50 mascherine carta monouso

AEROPORTO Linate

CARRELLO NR.4 – Targa: MI 137260

q.tà	descrizione materiale
24	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
3	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno terapeutico Iser lt.7 complete
1	chiave per piedi carrello
2	collari
1	lampada lavoro
24	portafeblo universali
100	sacchi salme
1	scatola 50 mascherine carta monouso
1	guanti nitrile mis M
1	guanti nitrile mis L
24	set 3 collari mis. s-m-l Cervi Flex
2	set cinghie sollevamento per elicottero
10	stecco bende braccio Fixo Splin
10	stecco bende gamba Fixo Splin
30	scatole da 60 sacche fisiologica da 5 litri

AEROPORTO LINATE

CARRELLO NR.5 – Targa: MI 138386

q.tà	descrizione materiale
10	barelle a cucchiaio mod. Ferno FW65 complete di cinghie
31	barelle impilabili da campo complete di cinghie
2	barelle toboga complete di cinghie e galleggianti
5	bombole ossigeno terapia Iser da lt.7
1	chiave per piedi carrello
2	set cinghie sollevamento per elicottero
30	scatole da 60 sacche fisiologica da 5 litri
1	valige Ferno con 40 metalline
1	guanti nitrile mis M
1	guanti nitrile mis L
1	scatola 50 mascherine carta monouso

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	Allegato A10 – Tempi di risposta VVF
--	------------------------------------	---

Allegato A9 – Schemi posizionamento mezzi VVF

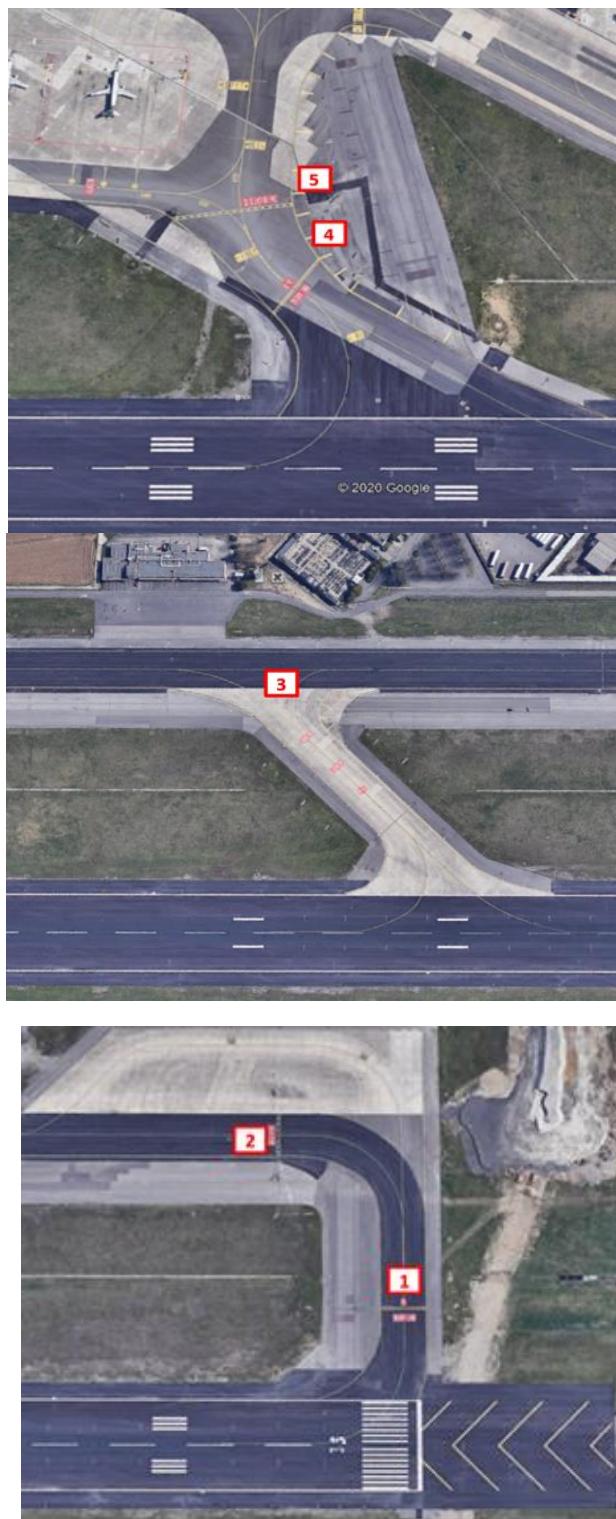
Le tabelle descrivono lo schieramento standard dei mezzi del servizio VVF, a fronte dello scambio informativo tra gli Enti coinvolti già dettagliato nel Piano (Gruppo A e B).

Le tabelle riportano uno schema preferenziale dei mezzi del servizio VVF nei diversi Stati (Allarme, Emergenza e Incidente) e luoghi (pista e piazzali), sia in condizioni di buona visibilità che in condizioni di visibilità ridotta, con lo scopo di fornire un riferimento volto anche a garantirne una maggior *situational awareness*.

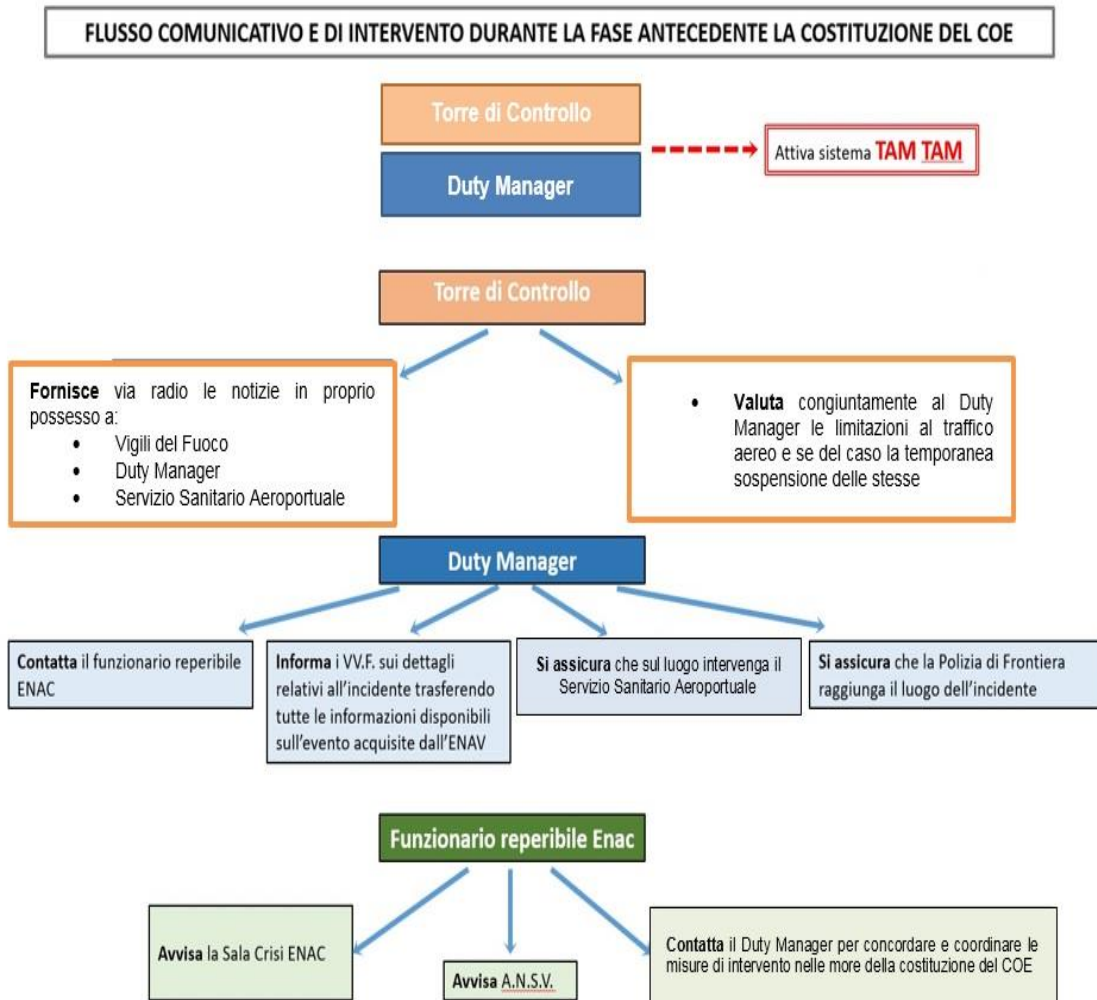
Aeromobile in volo/atterraggio/pista		
	BUONA VISIBILITA'	ATTIVAZIONE LVP
Allarme	VVF: - si predispongono a bordo dei loro mezzi - si schierano sul piazzale antistante la caserma - rimangono in ascolto radio su 440,450 MHz - NON INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA (TWT T)	VVF: - si predispongono a bordo dei loro mezzi - si schierano sul piazzale antistante la caserma - rimangono in ascolto radio su 440,450 MHz - NON INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA (TWT T)
Emergenza	VVF: - RICHIEDONO A TWR L'ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA - si schierano sui raccordi secondo queste modalità: pista in uso 35: RHP T1 (punto 1), TwY J (punto 3), TwY G (Victor1-RDS al punto 4) pista in uso 17: RHP T1 (Victor 1-RDS al punto 1), TwY J (punto 3), TwY G (punto 4) - rimangono in ascolto radio su 440,450 MHz - sfilato l'aeromobile oggetto dell'emergenza: su eventuale RICHIESTA DI TWR, entrano in pista e seguono l'aeromobile	VVF: - RICHIEDONO A TWR L'ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA - si schierano sui raccordi secondo queste modalità: pista in uso 35: RHP T2 (punto 2), TwY J (punto 3), TwY G (Victor1-RDS al punto 5) pista in uso 17: RHP T2 (Victor 1-RDS al punto 2), TwY J (punto 3), TwY G (punto 5) - rimangono in ascolto radio su 440,450 MHz - sfilato l'aeromobile oggetto dell'emergenza: su eventuale RICHIESTA DI TWR, entrano in pista e seguono l'aeromobile
Incidente	VVF: - se già schierati sui raccordi: entrano in pista SENZA ATTENDERE L'AUTORIZZAZIONE DI TWR - se non schierati sui raccordi: ATTENDONO L'AUTORIZZAZIONE DI TWR per l'accesso all'area di manovra	VVF: - se già schierati sui raccordi: entrano in pista SENZA ATTENDERE L'AUTORIZZAZIONE DI TWR comunicano a TWR l'ingresso in pista - se non schierati sui raccordi: ATTENDONO L'AUTORIZZAZIONE DI TWR per l'accesso all'area di manovra comunicano a TWR l'ingresso in pista

Presunta situazione di pericolo in piazzale		
	BUONA VISIBILITA'	ATTIVAZIONE LVP
Allarme	VVF: - si schierano sul piazzale antistante la caserma VVF oppure su richiesta della TWR un veicolo/i idoneo si reca in altro luogo specificato - se istruiti dalla TWR, INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA	VVF: - si schierano sul piazzale antistante la caserma VVF oppure su richiesta della TWR un veicolo/i idoneo si reca in altro luogo specificato - prestano attenzione alle condizioni di bassa visibilità - se istruiti dalla TWR, INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA
Emergenza	VVF: - ATTENDONO INDICAZIONI DA TWR (percorso condiviso) - se istruiti dalla TWR, INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA - si recano in prossimità dell'aeromobile in emergenza	VVF: - ATTENDONO INDICAZIONI DA TWR (percorso condiviso) - se istruiti dalla TWR, INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA - prestano attenzione alle condizioni di bassa visibilità - si recano in prossimità dell'aeromobile in emergenza
Incidente	VVF: - ATTENDONO INDICAZIONI DA TWR (percorso condiviso più breve) - se istruiti dalla TWR INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA - si recano sul luogo dell'incidente	VVF: - ATTENDONO INDICAZIONI DA TWR (percorso condiviso più breve) - se istruiti dalla TWR INTERESSANO L'AREA DI MANOVRA - prestano attenzione alle condizioni di bassa visibilità - si recano sul luogo dell'incidente

Dettaglio posizioni:



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



AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	APPENDICE 3 STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI
--	-----------------------------	--

APPENDICE 2 - STATO DI ALLARME: AZIONI PRINCIPALI

ATTIVAZIONE STATO DI ALLARME

TORRE DI CONTROLLO	<p>Richiede al pilota esplicita conferma circa l'attivazione dei soccorsi aeroportuali e nel caso attiva lo Stato di Allarme mediante TAM-TAM</p> <p>Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A</p>
VIGILI DEL FUOCO	<p>Su eventuale richiesta del Comandante, inviano un mezzo per assistenza visiva</p> <p>Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dall'ADM quelle del gruppo B</p>
AIRPORT DUTY MANAGER SEA	<p>Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del Gruppo B Informa telefonicamente il reperibile ENAC</p>

AEROPORTO MILANO LINATE ALL. 1 – CAP.19 Mda LIN	PIANO EMERGENZA AERONAUTICA	APPENDICE 3 STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI
--	-----------------------------	--

APPENDICE 3 - STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI

STATO: EMERGENZA

TORRE DI CONTROLLO	Attiva lo Stato di Emergenza mediante TAM-TAM Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A
VIGILI DEL FUOCO	Schierano nelle aree di movimento funzionali alla gestione dell'emergenza, automezzi e personale Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dall'ADM quelle del gruppo B
AIRPORT DUTY MANAGER SEA	Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del gruppo B Informa telefonicamente il reperibile ENAC, il Direttore Operations e Public Affairs SEA
ENAC	Informa ANSV e la Sala Crisi ENAC
AIRPORT FIRST AID SERVICES	Schiera i propri mezzi al punto di raduno rimanendo in ascolto radio Allerta Soreu 118
POLIZIA DI FRONTIERA	Notifica l'evento a Sanità Aerea (USMAF-SASN) e in relazione al caso concreto agli Enti che ritiene opportuno tra Questura, Prefettura, Ministero, Dogana, Polizia Locale, Autorità giudiziaria, Aeronautica Militare

CHIUSURA STATO DI EMERGENZA

TORRE DI CONTROLLO	Sentito il Comandante, il ROS e l'Airport Duty Manager notifica tramite TAM-TAM la fine dello Stato di Emergenza
---------------------------	--

APPENDICE 4 - STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI

STATO: INCIDENTE

TORRE DI CONTROLLO	<p>Attiva lo Stato di Incidente mediante TAM-TAM</p> <p>Fornisce via radio ai VVF le informazioni del gruppo A</p>
VIGILI DEL FUOCO	<p>Intervengono dirigendosi sul luogo dell'incidente secondo le coordinate della grid map fornite da TWR</p> <p>Acquisiscono via radio da TWR le informazioni del gruppo A e dall'ADM quelle del gruppo B</p> <p>Il ROS assume la direzione tecnica dei soccorsi (DTS), stabilisce il PCA, dichiara l'area in sicurezza e fornisce indicazioni in merito allo stato dei soccorsi</p>
AIRPORT DUTY MANAGER SEA	<p>Contatta il vettore interessato o il COP del Piazzale Ovest per raccogliere le informazioni del gruppo B. Sospende gli imbarchi e le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo</p> <p>Informa telefonicamente il reperibile ENAC, il Responsabile Coordinamento di Scalo, Public Affairs SEA e gli handler di riferimento</p> <p>Si reca nei pressi dell'incidente per assicurare, a seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte del ROS, il raccordo informativo e il coordinamento tra PCA e COE per le attività di competenza.</p> <p>Concorda con TWR il percorso dei mezzi di soccorso tra punto di raduno e punto dell'incidente</p>
ENAC	<p>Informa Prefettura, ANSV e la Sala Crisi ENAC</p> <p>Emana i necessari provvedimenti di natura aeronautica</p>
AIRPORT FIRST AID SERVICES	<p>Si avvia verso il Punto di raduno rimanendo in ascolto radio ed accodandosi al convoglio guidato dal follow me. Si avvicina all'a/m con l'ausilio del follow me, una volta che l'area è stata dichiarata in sicurezza</p> <p>Allerta Soreu 118</p>
SOREU 118	<p>Invia i propri mezzi al varco 5bis e raggiunge il punto di raduno in attesa di istruzioni</p> <p>Dispiegato il PMA, il Responsabile AREU 118 assume il ruolo di DSS e comunica al COE l'esito del triage</p>

POLIZIA DI FRONTIERA	<p>Notifica l'evento a Sanità Aerea (USMAF-SASN) e in relazione al caso concreto agli Enti che ritiene opportuno tra Questura, Prefettura, Ministero, Dogana, Polizia Locale, Autorità giudiziaria, Aeronautica Militare</p> <p>Assicura con l'ausilio delle altre Forze di Polizia la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso</p>
CARABINIERI	<p>Collaborano con la Polizia di Frontiera per assicurare la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso</p>
GUARDIA DI FINANZA	<p>Collabora con la Polizia di Frontiera per assicurare la sorveglianza dei punti di raduno, delle aree di soccorso ed assistenza e del percorso dei mezzi di soccorso</p>
DOGANA	<p>Coadiuvata le Forze di Polizia nello sgombero della Sala Arriva adibita ad area di accoglienza per passeggeri illesi e crew</p>
SANITA' AEREA (USMAF-SASN)	<p>In presenza di deceduti attiva le proprie procedure interne</p>

CHIUSURA STATO DI INCIDENTE

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