

AEROPORTO FOGGIA G.LISA



REGIONE
PUGLIA

AEROPORTI DI PUGLIA



AEROPORTO FOGGIA G. LISA (LIBF) MANUALE D'AEROPORTO



area
infrastrutture

Titolo / Numero
Procedura Operativa

PROCEDURA PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE IN CASO DI INCIDENTE AEREO

Accountable
Manager

Marco FRANCHINI

Safety Manager

Ing. Donato D'AURIA

PH Progettazione

Ing. Michele CIMMARUSTI

PH Movimento

Dott.ssa Mara PERRINI

PH Manutenzione
PH Terminal

Ing. Angela ALOI

EDIZIONE

DATA

EMENDAMENTO

DATA

03

20/06/2014

02

31/03/2018

03

20/06/2014

01

30/06/2014

PROCEDURA PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE IN CASO DI INCIDENTE AEREO

INTRODUZIONE:

Secondo quanto previsto dal *"Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"* al cap. 2 par. 6.9 dell'Ed. 2, Em.9 del 23/10/2014, nel Manuale d'Aeroporto viene definita la sezione che sviluppa la *Pianificazione d'Emergenza Integrata* contenente, tra l'altro, i Piani di Emergenza di dettaglio sviluppati da Aeroporti di Puglia s.p.a. per la gestione di differenti tipologie di Stati di Emergenza e che delineano preventivamente le azioni che il Gestore Aeroportuale intende porre in essere, attraverso la propria organizzazione, qualora si verifichi un evento dannoso/pericoloso per la collettività.

RIFERIMENTI:

- Codice della Navigazione
- Regolamento (UE) n. 139/2014
- ENAC: *"Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti"* – nel testo vigente;
- ENAC – Circolare APT - 18A del 30/01/08;
- ENAC – Circolare GEN - 05 del 08/10/14;
- ENAC-DA: Piano di Emergenza Aeroportuale Ed.1 rev.02 del 27/11/2017;
- IATA (Airport Handling Manual);
- AHM 050 "Aircraft emergency procedures";
- ICAO – Doc. 9137 – Part 7 – Appendix 9 (Emergency Exercise Critique Form);
- AdP PO 25 *"Piano di Evacuazione del Terminal"* nella versione vigente;
- AdP: Manuale d'Aeroporto con particolare riferimento alle PO1, 13, 19, 23 nei testi vigenti;
- AdP: Regolamento di Scalo.

SCOPO:

Data per acquisita la conoscenza del Piano di Emergenza Aeroportuale (ENAC – D.A.), che disciplina le responsabilità e le azioni dei diversi soggetti coinvolti nell'organizzazione di assistenza e soccorsi durante il verificarsi di uno Stato di Crisi (Allarme, Emergenza, Incidente) nell'ambito dell'Aeroporto di Foggia, la presente procedura ha lo scopo di:

- definire le risorse (sistemi di allarme/segnalazione, attrezzature, mezzi, infrastrutture, personale e suo equipaggiamento) messe in campo da Aeroporti di Puglia S.p.A.;
- fornire modalità operative e disciplinare le misure (azioni associate all'atto della dichiarazione dello Stato di Allarme, Emergenza, Incidente);
- fornire modalità per le successive registrazioni degli eventi e delle esercitazioni;

da considerare nel caso si presenti uno **Stato di Allarme, Emergenza Aeroportuale** sino al presentarsi di eventuali situazioni di **Incidente Aereo**.

CAMPO DI APPLICAZIONE:

La presente procedura si applica a tutto il sedime aeroportuale ed alle aree immediatamente adiacenti al sedime purché siano raggiungibili dall'organizzazione aeroportuale in maniera efficace al primo soccorso e per un successivo supporto alle attività di soccorso da parte degli Enti territoriali preposti.

L'ambito territoriale di applicazione della procedura, pertanto, coincide con quello del PEA secondo quanto indicato nell'Allegato 3 - *Planimetria dell'aeroporto con l'individuazione delle vie d'accesso – Grid Map* allegata al PEA.

RESPONSABILITÀ:

È responsabile della applicazione della presente procedura il Post Holder Terminal.

Le figure ed i ruoli individuati per la gestione di uno Stato di Crisi del tipo Allarme/Emergenza/Incidente sono:

CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA composto, in considerazione delle caratteristiche dell'evento, da:

- ENAC Direzione Aeroportuale di Puglia – Basilicata o suo delegato;
 - Rappresentanti di Aeroporti di Puglia s.p.a.;
 - Rappresentanti delle Forze Istituzionali preposte al soccorso;
 - Eventuali rappresentanti delle strutture territoriali di Protezione Civile e Organizzazioni di Volontariato;
- e, nel rispetto del PEA (Ed.1 rev.2 del 37/11/2017), anche da:
- eventuali rappresentanti di altri Enti/Istituzioni necessari alla gestione dell'emergenza;
 - Vettore/Compagnia Aerea/Handler;

Il C.O.E. lavora in stretto coordinamento con il CMT – Dir. Gen. Enac per il tramite del CMT Aeroportuale ENAC.

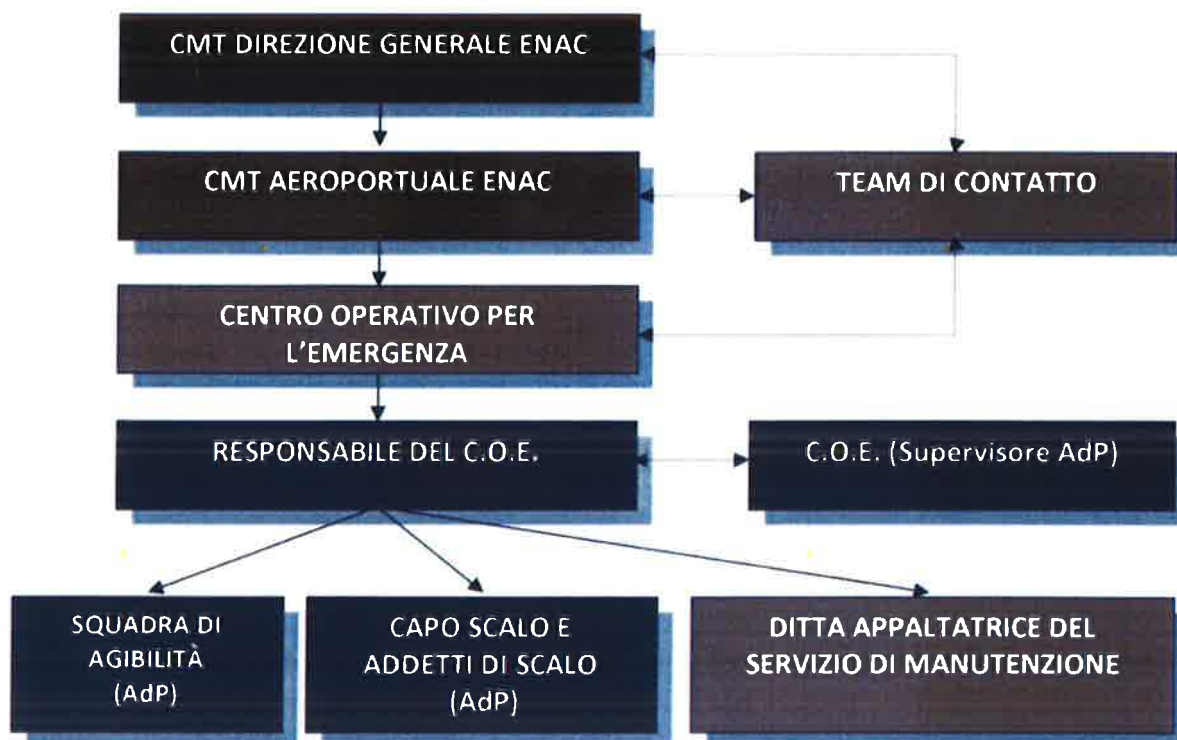
Il Centro Operativo per l'Emergenza (C.O.E.) viene istituito a partire dal Livello 2 – Emergenza.

Ai sensi della GEN-05, il Direttore Aeroportuale ENAC o suo delegato (che attiva il Crisis Management Team) è, altresì, soggetto chiamato a costituire il **CMT AEROPORTUALE ENAC**, assieme al Direttore Centrale Coordinamento Aeroporti e al Responsabile Ufficio Stampa di Aeroporti di Puglia s.p.a., al fine di gestire lo Stato di crisi con particolare riferimento all'attività di comunicazione. Il CMT Aeroportuale Enac ha inoltre il compito di rimanere in stretto contatto con il **CMT DIREZIONE GENERALE ENAC**, costituito dal Direttore Generale e da un suo staff apposito, che mantiene il contatto stretto tra ENAC e Ministero Affari Esteri, Protezione Civile ed altri Enti coinvolti nell'evento.

ENAC è altresì chiamato, in caso di Incidente, a costituire il **TEAM DI CONTATTO** assieme ai referenti dei Vettori Aerei, ad Aeroporti di Puglia s.p.a. in quanto gestore aeroportuale, a psicologi della ASL o soggetti terzi in base alla tipologia di Incidente. Il Team si coordina con il CMT Aeroportuale e Direzione Generale Enac ed è l'unico soggetto autorizzato a rilasciare, in via esclusiva, le informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime ed ai loro familiari.

RESPONSABILE DEL CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA: è il Responsabile unico della gestione operativa dello Stato di Crisi, interno al **personale della Società di Gestione Aeroportuale**. Si occupa di coordinare l'applicazione delle procedure relative ai diversi livelli di crisi e di rendere supporto agli interventi mediante le risorse rese disponibili dal Gestore Aeroportuale stesso. Aeroporti di Puglia S.p.A. individua, quale Coordinatore dell'Emergenza il Post Holder Terminal e in sua assenza il Supervisore Area Rampa in Turno. Il Supervisore Area Rampa in Turno, anche nel caso in cui subentri il PH Terminal, è tenuto a mantenersi a disposizione del PH per tutta la durata dello Stato di Crisi al fine di coordinare più efficacemente le attività.

Il Responsabile del C.O.E. è individuato per tutti e tre i livelli sebbene il Centro Operativo per l'Emergenza (C.O.E.) venga istituito a partire dal Livello 2 – Emergenza.



STRUTTURA E CONTENUTI:

1.	DEFINIZIONI:	3
2.	RISORSE MODALITÀ OPERATIVE E DISCIPLINA DELLE MISURE:	4
3.	LIVELLI DI CRISI, SEGNALAZIONI E MODALITÀ OPERATIVE:	9
3.1	LIVELLI DI CRISI	9
3.2	SEGNALAZIONI	9
3.3	MODALITÀ OPERATIVE	10
3.3.1	Generalità	10
3.3.2	Livello di emergenza: ALLARME (Local Standby)	12
3.3.3	Livello di emergenza: EMERGENZA (Full Emergency)	14
3.3.4	Livello di emergenza: INCIDENTE (Aircraft Accident)	17
4.	REGISTRAZIONI ED ARCHIVIAZIONE	21
5.	ESERCITAZIONI	21
5.1	Esercitazioni Su Scala Totale	2
5.2	Esercitazioni Su Scala Parziale	2
5.3	Esercitazioni Table Top	2
6.	ALLEGATI.....	22

1. DEFINIZIONI:

AdP	Aeroporti di Puglia S.p.A.
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
ENAV	Ente Nazionale Assistenza al Volo
CC	Carabinieri
CMT	Crisis Management Team ENAC-DA o ENAC-DOS

COE	Centro Operativo per l’Emergenza
DSS	Direttore Sanitario dei Soccorsi
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi (corrispondente al Capoturno del Nucleo Antincendio) Aeroportuale – “Capo Nucleo”
ENAC-DOS	Enac Direzione Operazioni Sud
ENAC-DA	Enac Direzione Aeroportuale do Puglia - Basilicata
GdF	Guardia di Finanza
MdA	Manuale d’Aeroporto
PHmov	Post Holder Movimento
PHt	Post Holder Terminal
PMA	Postazione Medica Avanzata o Sala di Primo Soccorso
SAI	Sala Assistenza Illesi
SAP	Sala Assistenza Parenti
SRS	Sala Ricovero Salme
US	Ufficio Security AdP
VV.F.	Vigili del Fuoco
NAA	Nucleo Antincendio Aeroportuale (Appaltatore che svolge il servizio per conto di AdP)

2. RISORSE MODALITÀ OPERATIVE E DISCIPLINA DELLE MISURE:

Le risorse (sistemi di allarme/segnalazione, attrezzature, mezzi, infrastrutture, personale e suo equipaggiamento) messe in campo da Aeroporti di Puglia S.p.A. in caso di Stato di Crisi sono:

SISTEMI DI ALLARME/SEGNALAZIONE

IMPIANTO SIRENE D’ALLARME

trattasi di impianto idoneo all’attivazione, da parte della TWR e per mezzo di comandi manuali a pulsante su consolle, del relativo **segnale acustico** dello Stato di Crisi.

Per mezzo del suddetto impianto la segnalazione dello Stato di Crisi giunge a:

- n. 3 postazioni così dislocate:
 - n. 1 al di sopra della pensilina del piano terra dell’Aeropax orientata in corrispondenza della TWR



- n. 1 sul Ricovero Mezzi di Rampa orientata verso la palazzina ex CRI e VV.F.



n. 1 nella sala partenze/arrivi land side tra l'Ufficio Biglietteria e l'Ufficio Supervisor AdP



APPARECCHIATURE RADIO, FISSE
E MOBILI
operanti sulle frequenze

▪ **440.450 Mhz "Canale 1":**

tale canale è registrato e, in caso di Stato di Crisi, è dedicato alle comunicazioni radio tra TWR e tutti gli Enti del Soccorso a Terra. Ogni Ente utilizzerà detto canale con un "unico portavoce";

▪ **440.10 Mhz "Canale 2":**

tale canale è usato per le comunicazioni operative tra i vari soggetti di soccorso e non con la TWR in modo da non interferire con il Canale 1

• postazioni mobili:

- n.1 presso la Biglietteria (sempre accesa sul Canale 1);
- n.3 presso Ufficio Supervisor AdP;
- n.1 presso Ufficio Referente di Scalo AdP;
- n.1 presso gabbiotto Capisquadra AdP;
- n.1 presso spogliatoi Capisquadra AdP;
- n.1 in dotazione alla Polizia di Frontiera presso aeropax AdP;
- n.1 per il FIAT Doblò;
- n.2 per Fiat PANDA;
- n.2 per le spazzatrici.

COLLEGAMENTI PREFERENZIALI

attivati in aggiunta ai normali collegamenti telefonici urbani (c.f.r. par.3.6 APT-18A):

- collegamento punto - punto tra TWR e Ufficio Rampa AdP;
- collegamento telefonico tra Ufficio Rampa AdP e Servizio Sanitario 118.

ATTREZZATURE

ATTREZZATURE PER LA
SEGNALAZIONE DELL'AREA

Sono altresì messi a disposizione:

- n.1 megafono nell'Armadio delle Attrezzature Antincendio posto nella

**CRITICA E PROCEDURA
OPERATIVA**

sala partenze di fronte ai banchi check-in;

- candelotti luminescenti per tracciamento percorso al suolo in orario notturno custoditi presso il locale tecnico al piano interrato;
- n.1 gilet ad alta visibilità del Responsabile C.O.E. nell'Armadio delle Attrezzature Antincendio;
- cartellonistica per segnalazione dei locali di interesse custodita presso le relative sale;
- n.2 copie della P.O. n. 11 *"Procedura per l'attuazione del piano di emergenza aeroportuale in caso di incidente aereo"* nella versione vigente nell'Armadio delle Attrezzature Antincendio;
- n.2 copie del Doc. ENAC-DA *"Piano di Emergenza Aeroportuale"* nella versione vigente nell'Armadio delle Attrezzature Antincendio.



Copia della chiave per l'apertura dell' Armadio delle Attrezzature Antincendio viene custodita all'interno della bacheca presso Ufficio Supervisor AdP.

**ATTREZZATURE PER LA
RIMOZIONE DELL'AEROMOBILE
INCIDENTATO**

trattasi di attrezzature non presenti in loco che vengono messe a disposizione in caso di necessità dallo scalo di Bari o da ditta terza (c.f.r. PO 19 *"Rimozione degli aeromobili incidentati"*).

MEZZI

MEZZI

i mezzi disponibili presso l'aeroporto di Foggia utilizzabili in Stato di Crisi sono di seguito elencati:

- n.2 Fiat Panda;
- n. 1 Fiat Doblò.

Le chiavi si trovano a bordo di ciascun veicolo.

INFRASTRUTTURE

**LOCALI DI INTERESSE IN CASO DI
CRISI**

I locali di interesse in caso di crisi sono:

- **CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA** istituito passeggeri a partire dal Livello 2 – Emergenza presso l'*Ufficio Rampa AdP al piano terra, zona air side, dell'aerostazione passeggeri*;
- **POSTAZIONE MEDICA AVANZATA**, idoneo ambiente aeroportuale equipaggiato all'occorrenza dal Servizio Nazionale 118 con le risorse aeroportuali, opportunamente integrate, e destinato

temporaneamente al ricovero ed alla stabilizzazione dei feriti prima dell'invio alla struttura ospedaliera. Detto locale viene all'uopo individuato all'interno della *Sala Partenze (gate 4)*;

- **SALA ASSISTENZA ILLESI**, idoneo ambiente aeroportuale nel quale vengono assistiti i passeggeri superstiti di un incidente aereo ma che non necessitano di cure mediche. Detto locale viene all'uopo individuato all'interno della *Sala Arrivi Schengen dell'aerostazione passeggeri*;
- **SALA RICOVERO SALME**, idoneo ambiente aeroportuale in cui vengono posizionate le salme di un incidente aereo ed i loro effetti personali. Detto locale viene all'uopo individuato all'interno dell'*Hangar 1*;
- **SALA ASSISTENZA PARENTI**, idoneo ambiente aeroportuale riservato ai parenti delle vittime e dei superstiti di un incidente aereo. Detto locale viene all'uopo individuato all'interno dell'*Ufficio AdP, ex saletta VIP, al piano terra, zona land side, dell'aerostazione passeggeri*;
- **SALA STAMPA E PUBBLICHE RELAZIONI**, area il più possibile isolata, in modo da evitare fughe di notizie sensibili e contatto con le persone coinvolte nell'incidente, nonché attrezzata per l'ufficio Stampa. Detta area viene all'uopo individuata presso l'*Ufficio AdP al primo piano dell'aerostazione passeggeri*;
- **SALA CRISI**, idoneo ambiente aeroportuale in cui si riunisce il CMT della DIREZIONE GENERALE ENAC. Detto locale viene individuato presso la *Sala Riunioni ENAC-D.A., al piano secondo dell'aerostazione passeggeri* presso la *sala riunioni AdP, zona land side, al piano terra dell'aerostazione passeggeri*;
- **SALA EQUIPAGGIO**, area all'uopo messa a disposizione dell'equipaggio di volo e cabina presso gli *Uffici AdP, zona land side, al piano terra dell'aerostazione passeggeri nelle vicinanze del varco operatori*;

La distinzione e la dislocazione dei locali di interesse in caso di crisi si basa sulla necessità di mantenere separati i gruppi omogenei di passeggeri che possono aver registrato danni più o meno importanti, distinguere i passeggeri dall'equipaggio e mantenere la privacy dei familiari delle eventuali vittime e superstiti.

Le chiavi dei suddetti locali sono custoditi in apposita bacheca posta nell'ufficio Supervisor AdP zona land side al piano terra dell'aerostazione passeggeri.

LOCALE CONTENENTE LA SCORTA
INTANGIBILE SANITARIA

trattasi di idoneo locale destinato al mantenimento ed alla custodia delle dotazioni sanitarie minime rispetto alla categoria aeroportuale che devono essere custodite e verificate periodicamente al fine di renderle disponibili al Servizio Sanitario Aeroportuale ed al Servizio Sanitario 118 in caso di necessità. Tale locale è individuato al piano terra dell'aerostazione passeggeri in zona land side tra l'ufficio Supervisor AdP e l'ufficio del Referente di Scalo;

BACHECA CHIAVI D'ACCESSO AI
LOCALI

trattasi di bacheca, posizionata presso Ufficio Supervisor AdP, contenente le chiavi:

- di accesso ai Locali d'Interesse in Caso Di Crisi;
- di accesso al Locale contenente la Scorta Intangibile Sanitaria di medicinali e materiale medico per il primo intervento;
- per l'apertura dell'armadio (Armadio Attrezzature Antincendio) per le attrezzature di cui sopra.



PUNTO DI RACCOLTA MEZZI DI SOCCORSO

area dedicata allo stazionamento dei mezzi di soccorso in attesa di essere chiamati sul luogo dell'incidente. Detta area viene individuata generalmente in *prossimità del gruppo frigo ed in adiacenza alla centrale termica, zona air side*, opportunamente segnalato con segnaletica orizzontale e verticale di colori bianco e rosso, per un efficiente instradamento verso la zona dell'incidente.



Il caso richiedendolo, potrebbe comunque essere designata un'altra area quale punto di raccolta.

PERSONALE E SUO EQUIPAGGIAMENTO

PERSONALE

qualora subentrasse uno Stato di Crisi, il personale immediatamente messo a disposizione sarebbe il seguente:

- **personale AdP** munito delle apparecchiature radio, fisse e mobili già descritte e sintonizzate sul Canale 1;
- **personale sanitario del Servizio Nazionale 118** a seguito di chiamata a mezzo collegamento con la centrale operativa del 118 su linea dedicata;
- eventuale personale AdP di supporto abilitato al primo soccorso.

EQUIPAGGIAMENTO

Qualora subentrasse uno Stato di Crisi, l'equipaggiamento immediatamente disponibile sarebbe il seguente:

Scorta Intangibile Sanitaria di medicinali e materiale medico per il primo intervento, custodita presso un locale dedicato al piano terra dell'aerostazione passeggeri in zona land side tra l'ufficio Supervisor AdP e l'ufficio del Referente di Scalo, opportunamente identificato da idonea segnaletica e le cui chiavi sono custodite nella bacheca presso l'Ufficio Supervisor AdP come già sopra descritto;

- **n.1 Defibrillatore** depositato presso il LOCALE SCORTA INTANGIBILE;
- **n.1 sistema mobile (TOWER LUX)** per illuminazione campale custodito presso Hangar3;
- mezzi del **Servizio Nazionale 118** a seguito di chiamata a mezzo collegamento con la centrale operativa del 118 su linea dedicata;

La "scorta intangibile" e le attrezzature sanitarie vengono verificate dal medico del Servizio Nazionale 118 con il PH Terminal con frequenza annuale e di norma in occasione della esercitazione su scala totale.

3. LIVELLI DI CRISI, SEGNALAZIONI E MODALITÀ OPERATIVE:

3.1 LIVELLI DI CRISI

I livelli di crisi considerati nel presente piano si distinguono in:

**LIVELLO 1
ALLARME
(Local Standby)**

Si determina allorquando si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e dei suoi occupanti;

**LIVELLO 2
EMERGENZA
(Full Emergency)**

Si determina quando ci si trova di fronte ad una situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti;

**LIVELLO 3
INCIDENTE
(Aircraft Accident)**

Si determina quando avviene un incidente aeronautico.

3.2 SEGNALAZIONI

Al fine di garantire la tempestività e l'idoneità degli interventi che concorrono a definire il buon esito delle attività durante l'emergenza, il flusso di informazioni deve essere altrettanto tempestivo oltre che chiaro e coinciso. L'errata interpretazione o l'incompletezza delle informazioni ricevute può infatti compromettere l'efficacia delle azioni d'intervento. È pertanto importantissimo entrare in possesso delle informazioni minime necessarie, al fine di poter indirizzare nel migliore dei modi i soccorsi come di seguito dettagliato.

3.3 MODALITA' OPERATIVE

3.3.1 Generalità

Durante uno Stato di Crisi l'**OPERATORE IN TURNO DELLA TWR**:

- Aziona le sirene di allarme;
- fornisce ogni "informazione disponibile" circa:
 - la natura dello Stato di Crisi definendone il Livello;
 - il tipo di aeromobile;
 - il numero del volo;
 - l'orario stimato di atterraggio
 - o la posizione al suolo
 - o l'ubicazione dell'eventuale incidente (quadrante di riferimento della *Grid Map*);
 - la pista in uso;
 - direzione ed intensità del vento;
 - ogni altra informazione utile per un tempestivo soccorso;
- nei casi di EMERGENZA o INCIDENTE sospende il traffico in arrivo/partenza, fino al permanere dello Stato di Crisi ed impone il silenzio radio per le comunicazioni non essenziali;
- nei casi di EMERGENZA o INCIDENTE concorda con il RESPONSABILE DEL C.O.E. il percorso più breve e agevole per raggiungere, dal Varco di Emergenza più idoneo, il luogo dell'EMERGENZA o INCIDENTE;
- nel caso di incidente in area di manovra coordina i movimenti a terra dei mezzi di soccorso. Dopo il primo mezzo del NAA autorizzato dalla TWR all'accesso, nessuna autorizzazione sarà più richiesta (salvo casi particolari espressi dalla TWR). Coordina con Amendola APP gli eventuali dirottamenti del traffico aereo in atto;
- Resetta l'impianto e lo riattiva nel caso di variazione del livello dello Stato di Crisi specificandolo via radio.

Il segnale raggiunge le n. 3 Postazioni Operative (*n. 1 al di sotto della pensilina dell'Aeropax, n. 1 sul Ricovero Mezzi di Rampa, n. 1 nella sala partenze/arrivi land side*).

Ad avvenuta ricezione della segnalazione dello stato di crisi, le **POSTAZIONI OPERATIVE (AEROPAX INT/EST, RICOVERO MEZZI DI RAMPA)** ed il **NUCLEO ANTINCENDIO AEROPORTUALE** si pongono in ascolto radio sul Canale 1 (freq. **440.450** Mhz) registrato, danno conferma di segnalazione ricevuta via radio sul Canale 2 (freq. **440.10** Mhz) o tramite telefono al Responsabile del COE.

Il Centro Operativo per l'Emergenza (Supervisore/PH Terminal):

- si accertata che le altre Postazioni Operative abbiano acquisito la segnalazione dello Stato di Crisi (allarme/emergenza/incidente) e, in caso di mancata conferma, si attiva prontamente contattando ciascuno via telefono al fine di chiarire l'avvenuta ricezione o registrarne l'anomala assenza;

- si accerta che la TWR, dopo aver verificato l'acquisizione della segnalazione dello Stato di Crisi (allarme/emergenza/incidente) dalle Postazioni Operative, resettì l'impianto delle sirene di allarme per la ripresa del funzionamento a regime;
- contatta telefonicamente, informando dei dettagli dello Stato di Crisi, il:
 - **Supervisore Area Rampa in Turno** (347 0723303 - 0881.650539), se presente è il Post Holder Terminal, che assume temporaneamente il ruolo di Responsabile del C.O.E, fino all'eventuale arrivo del Post Holder Terminal. All'arrivo del Post Holder Terminal, il Supervisore precedentemente allertato si mantiene a disposizione del PHt per tutta la durata dello Stato di Crisi al fine di coordinare più efficacemente le attività;
 - **Post Holder Terminal** (366 5703522), se presente è il Supervisore Area Rampa, per assumere il ruolo di Responsabile del C.O.E. e coordinare le attività necessarie durante lo Stato di Crisi.

3.3.2 Livello di emergenza: ALLARME (Local Standby)

Nel caso in cui si presenti uno Stato di Crisi del tipo Livello 1 – Allarme:

Il Centro Operativo per l’Emergenza (Supervisore/PH Terminal) provvede a:

- contattare telefonicamente, fornendo ogni informazione disponibile, i seguenti Enti:
 - la Centrale Operativa 118 (in luogo del Servizio Sanitario Aeroportuale assente sullo scalo);
 - la Polizia di Frontiera (0881 610394/650536) e la Polizia di Stato (113);
 - il Comando Provinciale VV.F. (115);
 - la Compagnia di n/a, se rappresentata o il relativo Handler, se terzo.
 Dagli stessi acquisisce, per quanto disponibili, le seguenti informazioni:
 - ✓ numero dei passeggeri trasportati, con l’indicazione se tra di essi vi siano persone diversamente abili;
 - ✓ numero dei componenti l’equipaggio;
 - ✓ combustibile presunto a bordo;
 - ✓ carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo, con l’indicazione di quantità e ubicazione;
 - ✓ ogni altra notizia ritenuta utile fornendole, via radio, alla Torre di Controllo e ai Soggetti Deputati al Soccorso.
 Secondo la fraseologia ritenuta più idonea la comunicazione reciterebbe:

“Qui Aeroporto di Foggia. Parla il C.O.E (o nel caso il Responsabile del C.O.E.). Si comunica lo Stato di “Allarme” per l’aeromobile “X”, n. “Y” passeggeri, n. “Z” membri equipaggio, atterraggio stimato ore “XX” U.T.C. (alternativamente posizione al suolo “W-n”), pista in uso 07 (o 25) – nel caso di a/m non ancora atterrato (vedi Grid Map), combustibile a bordo “X” tonn.”;
- allertare i Vigili Urbani (0881 790511);
- allertare ENAC-Direzione Aeroportuale (320 4373301);
- allertare il Post Holder Movimento (347 9893726);
- allertare l’Accountable Manager (335 6321909);
- allertare il Safety Manager (366 5614536);
- allertare il Capo Scalo (366 6100422) o suo delegato;
- sospendere temporaneamente, coordinandosi con il Capo Scalo o con un suo sostituto, le attività operative, quantomeno entro la parte dell’infrastruttura interessata dall’Allarme;
- qualora gli venga comunicato il ripristino della normale operatività dal Responsabile del COE a seguito di Cessato Allarme della TWR, a rendere nuovamente disponibili infrastrutture, mezzi e personale.

Il RESPONSABILE DEL C.O.E., coordinandosi con tutto il personale AdP presente in turno e mantenendo il contatto radio con gli Enti coinvolti in entrambi i casi attraverso il Canale 1 (440.450 Mhz), provvede:

- assieme a tutti gli Operatori AdP, in particolare l’Agibilità, in turno a:
 - rendere disponibili i mezzi AdP resi disponibili in Stato di Crisi;
 - rimanere a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. variazione dello Stato di Crisi, etc.);
- qualora venga dichiarato il CESSATO ALLARME dalla TWR, comunica via radio il ripristino della normale operatività;
- in caso di CESSATO ALLARME, a compilare, sottoscrivere e trasferisce al Post Holder Terminal (se non

intervenuto), ad ENAC-Direzione Aeroportuale, all'Accountable Manager, al Safety Manager, al Security Manager e al Post Holder Movimento l'Allegato 8 "*Modulo Registrazione Eventi*" per la registrazione dell'evento nonché la relazione acquisita dal Pilota Comandante, al fine di renderli disponibili alle Società e agli Enti interessati;

- qualora, invece, lo Stato di Allarme evolva in Emergenza, applica le disposizioni contenute nelle successive parti relative al Livello 2-Emergenza.

L'OPERATORE IN TURNO DELLA TWR provvede:

- a dichiarare sul Canale 1 il CESSATO ALLARME qualora lo Stato di Crisi sia rientrato senza conseguenze;
- a dichiarare, attivando l'opportuno sistema di segnalazione, il passaggio al Livello 2 o Livello 3 dello Stato di Crisi qualora la situazione dovesse peggiorare.

Per quanto detto:

IL NUCLEO ANTINCENDIO AEROPORTUALE:

- su allertamento della TWR, si predispone all'intervento sul campo;

IL CAPO SCALO o suo sostituto:

- in coordinamento con il C.O.E., sospende temporaneamente le attività operative, quantomeno entro la parte dell'infrastruttura interessata dall'Allarme, e predispone gli annunci da diffondere, eventualmente fornendo analoghe indicazioni anche agli altri Handlers;

Gli OPERATORI DELLA SQUADRA DI AGIBILITÀ IN TURNO e/o ALTRI OPERATORI AdP:

- su allertamento del Responsabile del C.O.E., rendono disponibili i mezzi AdP utili in Stato di Crisi;
- su allertamento del Responsabile del C.O.E., rimangono a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. variazione dello Stato di Crisi, etc.);

IL PERSONALE AdP DI SCALO:

- su indicazione del Capo Scalo o suo sostituto, sospende temporaneamente le attività operative, anche se parziali, rimangono a disposizione per eventuali necessità di coordinamento dello Stato di Crisi.

3.3.3 Livello di emergenza: EMERGENZA (Full Emergency)

Nel caso in cui si presenti uno Stato di Crisi del tipo Livello 2 – Emergenza:

Il Centro Operativo per l'Emergenza (Supervisore/PH Terminal) provvede a:

- contattare telefonicamente, fornendo ogni informazione disponibile, i seguenti Enti:
 - la Centrale Operativa 118 (in luogo del Servizio Sanitario Aeroportuale assente sullo scalo);
 - la Polizia di Frontiera (0881 610394/650536) e la Polizia di Stato (113);
 - il Comando Provinciale VV.F. (115);
 - la Compagnia di n/a, se rappresentata, o il relativo Handler, se terzo.

Dagli stessi acquisisce, per quanto disponibili, le seguenti informazioni:

 - ✓ numero dei passeggeri trasportati, con l'indicazione se tra di essi vi siano persone diversamente abili;
 - ✓ numero dei componenti l'equipaggio;
 - ✓ combustibile presunto a bordo;
 - ✓ carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo, con l'indicazione di quantità e ubicazione;
 - ✓ ogni altra notizia ritenuta utile fornendole, se richieste, alla Torre di Controllo e al Direttore Tecnico dei Soccorsi.

Secondo la fraseologia ritenuta più idonea la comunicazione reciterebbe:

"Qui Aeroporto di Foggia. Parla il C.O.E (o nel caso il Responsabile del C.O.E.). Si comunica lo Stato di "Allarme" per l'aeromobile "X", n. "Y" passeggeri, n. "Z" membri equipaggio, atterraggio stimato ore "XX" U.T.C. (alternativamente posizione al suolo "W-n"), pista in uso 07 (o 25) – nel caso di a/m non ancora atterrato (vedi Grid Map), combustibile a bordo "X" tonn.";
- contattare i Vigili Urbani (0881 790511);
- allertare ENAC-Direzione Aeroportuale (320 4373301);
- allertare il Post Holder Movimento (347 9893726);
- allertare l'Accountable Manager (335 6321909);
- allertare il Safety Manager (366 5614536);
- allertare il Capo Scalo (366 6100422) o suo delegato;
- allertare il Security Manager (335 6220753);
- comunica al Capo Scalo o ad un suo sostituto la necessità di sospendere temporaneamente le attività operative nonché le operazioni di imbarco nella sala partenze del Terminal per tutta la durata dell'Emergenza e predisporre quanto necessario per l'attivazione dei locali di interesse in Stato di Crisi;
- qualora gli venga comunicato il ripristino della normale operatività dal Responsabile del C.O.E. a seguito della Cessata Emergenza della TWR, a rendere nuovamente disponibili infrastrutture, mezzi e personale.

Il **RESPONSABILE DEL C.O.E.**, con gilet ad alta visibilità e nominativo riportato sul retro, si reca sull'infrastruttura interessata dall'emergenza con il Posto di Comando Mobile (Automezzo AIRFIELD o altro mezzo immediatamente disponibili) al fine di coordinare l'emergenza e provvede:

- assieme a tutti gli Operatori AdP, in particolare l'Agibilità, in turno a:
 - rendere disponibili i mezzi e risorse AdP disponibili in Stato di Crisi;
 - posizionare gli indicatori di percorso (in particolare se l'evento accade in orario notturno o in condizioni di bassa visibilità) e successivamente comunicare alla Polizia il percorso più rapido ed agevole per raggiungere il luogo dell'Emergenza;
 - prelevare la scorta intangibile;

- aprire immediatamente il varco di emergenza (ritenuto più agevole) presidiandolo;
 - rimanere a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. Verifiche delle Condizioni di Agibilità delle Infrastrutture compresa la verifica dell'assenza di dispersioni di liquidi, etc.);
- qualora vengano dichiarate:
- AREA SICURA da parte del PILOTA e/o dei VIGILI DEL FUOCO (se intervenuti);
 - poi la CESSATA EMERGENZA dalla TWR;
- e sia eventualmente stato allontanato l'aeromobile in emergenza dall'area di manovra, richiede agli Operatori di Agibilità in turno una Verifica di Agibilità dell'infrastruttura comunicando l'esito via radio sul Canale 1 e pertanto al Responsabile C.O.E. per il ripristino della normale operatività;
- in caso di CESSATA EMERGENZA, a compilare, sottoscrivere e a trasferire al Post Holder Terminal (se non intervenuto), ad ENAC-Direzione Aeroportuale, all'Accountable Manager, al Safety Manager, al Security Manager e al Post Holder Movimento l'Allegato 8 "Modulo Registrazione Eventi" per la registrazione dell'evento e la relazione acquisita dal Pilota Comandante, al fine di renderli disponibili alle Società e agli Enti interessati;
- qualora, invece, lo Stato di Emergenza evolva in Incidente, ad applicare le disposizioni contenute nelle successive parti relative al Livello 3-Incidente.

L'OPERATORE IN TURNO DELLA TWR provvede:

- a dichiarare sul Canale 1 la CESSATA EMERGENZA qualora lo Stato di Crisi sia rientrato;
- a dichiarare, attivando l'opportuno sistema di segnalazione, il passaggio al Livello 3 dello Stato di Crisi qualora la situazione dovesse peggiorare.

Per quanto detto:

IL NUCLEO ANTINCENDIO AEROPORTUALE:

- su allertamento della TWR, decide come intervenire sul luogo dell'incidente e tiene pronti tutti gli altri mezzi in suo possesso per intervenire in caso di necessità;

IL CAPO SCALO o suo sostituto:

- in coordinamento con il C.O.E., sospende temporaneamente le attività operative nonché le operazioni di imbarco nella sala partenze del Terminal per tutta la durata dell'Emergenza, predispone gli annunci da diffondere, eventualmente fornendo analoghe indicazioni anche agli altri Handlers e tutto quanto necessario per l'attivazione dei locali di interesse in Stato di Crisi;

Gli OPERATORI DELLA SQUADRA DI AGIBILITÀ IN TURNO e/o ALTRI OPERATORI AdP:

- su indicazione del Responsabile del C.O.E., rendono disponibili i mezzi e risorse AdP utili in Stato di Crisi;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., posizionano gli indicatori di percorso (in particolare se l'evento accade in orario notturno o in condizioni di bassa visibilità) e successivamente comunicano alla Polizia il percorso più rapido ed agevole per raggiungere il luogo dell'Emergenza;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., prelevano la scorta intangibile anche con l'ausilio di altro personale di scalo AdP presente in turno;

- su indicazione del Responsabile del C.O.E., aprono immediatamente il varco di emergenza (ritenuto più agevole) presidiandolo;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., rimangono a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. Verifiche delle Condizioni di Agibilità delle Infrastrutture compresa la verifica dell'assenza di dispersioni di liquidi, etc.);

Il POST HOLDER MOVIMENTO AdP:

- su allertamento del C.O.E., si predispone per l'eventuale costituzione del C.O.E.;

Il SAFETY MANAGER AdP:

- su allertamento del C.O.E., si predispone per l'eventuale costituzione del C.O.E.;

Il SECURITY MANAGER AdP:

- su segnalazione del C.O.E., si predispone per l'eventuale costituzione del C.O.E.;

L'ACCOUNTABLE MANAGER AdP:

- su allertamento del C.O.E., si predispone per l'eventuale costituzione del C.O.E.;

Il PERSONALE AdP DI SCALO:

- su indicazione del Capo Scalo o suo sostituto, sospende le attività operative nonché le operazioni di imbarco nella sala partenze del Terminal e predispone quanto necessario per l'attivazione dei locali di interesse in Stato di Crisi;
- fornisce idoneo supporto agli Operatori dei Agibilità in Turno per il prelievo della scorta intangibile;
- su indicazione del Capo Scalo o suo sostituto e/o del Responsabile del C.O.E., rimangono a disposizione per eventuali necessità di coordinamento dello Stato di Crisi.

3.3.4 Livello di emergenza: INCIDENTE (Aircraft Accident)

Nel caso in cui si presenti uno Stato di Crisi del tipo Livello 3 – Incidente:

Il Centro Operativo per l’Emergenza (Supervisore/PH Terminal) provvede a:

- contattare telefonicamente, fornendo ogni informazione disponibile, i seguenti Enti:
 - la Centrale Operativa 118 (in luogo del Servizio Sanitario Aeroportuale assente sullo scalo);
 - la Polizia di Frontiera (0881 610394/650536) e la Polizia di Stato (113);
 - Comando Provinciale VV.F. (115);
 - Il Comando Compagnia Carabinieri (0881 818000 - 112);
 - la Compagnia di n/a, se rappresentata, o il relativo Handler, se terzo.
- Dagli stessi acquisisce, per quanto disponibili, le seguenti informazioni:
 - ✓ numero dei passeggeri trasportati, con l’indicazione se tra di essi vi siano persone diversamente abili;
 - ✓ numero dei componenti l’equipaggio;
 - ✓ combustibile presunto a bordo;
 - ✓ carichi pericolosi eventualmente presenti a bordo, con l’indicazione di quantità e ubicazione;
 - ✓ ogni altra notizia ritenuta utile fornendole alla Torre di Controllo e al Direttore Tecnico dei Soccorsi.
- Secondo la fraseologia ritenuta più idonea la comunicazione reciterebbe:
“Qui Aeroporto di Foggia. Parla il C.O.E (o nel caso il Responsabile del C.O.E.). Si comunica lo Stato di “Allarme” per l’aeromobile “X”, n. “Y” passeggeri, n. “Z” membri equipaggio, atterraggio stimato ore “XX” U.T.C. (alternativamente posizione al suolo “W-n”), pista in uso 07 (o 25) – nel caso di a/m non ancora atterrato (vedi Grid Map), combustibile a bordo “X” tonn.”
- contattare i Vigili Urbani (0881 790511);
- contattare l’Ufficio di Sanità Marittima Aerea (USMAF cell. 335 7262495);
- contattare ENAC-Direzione Aeroportuale (320 4373301);
- contattare il Post Holder Movimento (347 9893726);
- contattare l’Accountable Manager (335 6321909);
- contattare il Safety Manager (366 5614536);
- contattare il Capo Scalo (366 6100422) o suo delegato;
- contattare il Security Manager (335 6220753);
- contattare il Responsabile Ufficio Stampa (335 401848);
- comunica al Capo Scalo o ad un suo sostituto la necessità di sospendere temporaneamente le attività operative per tutta la durata dell’Incidente e di predisporre quanto necessario per l’attivazione dei locali di interesse in Stato di Crisi;
- richiede al Capo Scalo o ad un suo sostituto l’Elenco dei Passeggeri al fine di renderlo disponibile esclusivamente al C.O.E. ovvero al Team di Contatto all’uopo riunitisi;
- qualora gli venga comunicato il ripristino della normale operatività dal Responsabile del C.O.E. a seguito della Cessata Emergenza della TWR, a rendere nuovamente disponibili infrastrutture, mezzi e personale.

Il RESPONSABILE DEL C.O.E., con gilet ad alta visibilità e nominativo riportato sul retro, si reca sull’infrastruttura interessata dall’emergenza con il Posto di Comando Mobile (Automezzo AIRFIELD o altro mezzo immediatamente disponibile) al fine di coordinare l’emergenza ed il C.O.E. per il supporto Operativo all’Emergenza e provvede:

- a convocare tutti i soggetti costituenti il CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA;
- assieme a tutti gli Operatori AdP, in particolare l'Agibilità, in turno a:
 - rendere disponibili i mezzi (compresi gli automezzi speciali) e risorse AdP disponibili in Stato di Crisi;
 - posizionare gli indicatori di percorso e l'illuminazione campale (in particolare se l'evento accade in orario notturno o in condizioni di bassa visibilità) e successivamente comunicare alla Polizia di Frontiera del percorso più rapido ed agevole per raggiungere il luogo dell'Emergenza;
 - prelevare la scorta intangibile, anche con l'ausilio di altro personale di scalo AdP presente in turno, rendendola disponibile in prossimità del luogo dell'incidente;
 - indicare a tutti ai mezzi di soccorso il Punto di Raccolta Mezzi di Soccorso e a supportarli nelle comunicazioni radio;
 - aprire immediatamente il varco di emergenza (ritenuto più agevole) presidiandolo;
 - rimanere a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. messa a disposizione delle attrezzature per la rimozione dell'aeromobile se consentito dal Safety Manager, Verifiche delle Condizioni di Agibilità delle Infrastrutture compresa la verifica dell'assenza di dispersioni di liquidi, etc.);
- a coordinare il personale AdP di scalo e la Ditta Appaltatrice del Servizio di Manutenzione (349 0856463) per la predisposizione (sblocco porte) e segnalazione dei locali di interesse in Stato di Crisi richiedendo al personale AdP di scalo di presidiare detti locali provvedendo a compilare gli Allegato 5 "Modello di Registrazione Assistenza Passeggero" e Allegato 6 "Modello di Registrazione Assistenza Parenti" che vi accedano;
- concorda con il Direttore Tecnico dei Soccorsi (Capo Turno del Nucleo Antincendio Aeroportuale – individuabile per mezzo di pettorina recante la dicitura "CAPO NUCLEO" ed assume il nominativo radio di Capo Nucleo) la parte di area di movimento interdetta a tutti i mezzi e persone non preposti alle operazioni di soccorso e successivamente si assicura che le Forze dell'Ordine provvedano a circoscrivere tale zona. Con lo stesso DTS definisce il posizionamento dei mezzi interpista per renderli immediatamente disponibili a supporto dei soccorsi;
- si accerta che sia pervenuto esclusivamente al C.O.E. ovvero al Team di Contatto l'Elenco dei Passeggeri;
- qualora vengano dichiarate:
 - AREA SICURA da parte dei Vigili Del Fuoco;
 - il TERMINE DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO da parte del Direttore Sanitario dei Soccorsi;
 - poi lo stato di CESSATO INCIDENTE dalla TWR;
 e sia eventualmente stato rimosso l'aeromobile incidentato dall'area di manovra, richiede agli Operatori di Agibilità in turno una Verifica di Agibilità dell'infrastruttura dichiarando l'esito via radio Canale 1 per il ripristino della normale operatività;
- raggiunto lo stato di CESSATO INCIDENTE, a compilare, sottoscrivere e trasferire al Post Holder Terminal (se non intervenuto), ad ENAC-Direzione Aeroportuale, all'Accountable Manager, al Safety Manager, al Security Manager e al Post Holder Movimento l'Allegato 8 "Modulo Registrazione Eventi" per la registrazione dell'evento e la relazione acquisita dal Pilota Comandante, al fine di renderli disponibili alle Società e agli Enti interessati.

L'OPERATORE IN TURNO DELLA TWR provvede:

- a dichiarare sul Canale 1 lo Stato di CESSATO INCIDENTE qualora lo Stato di Crisi sia rientrato.

Per quanto detto:

II NUCLEO ANTINCENDIO AEROPORTUALE:

- interviene tempestivamente sul luogo dell'incidente assicurando un tempo di risposta non superiore ai 2 minuti in ogni parte della Pista di Volo, e non superiore a 3 minuti nelle restanti parti dell'area movimento in buone condizioni di visibilità e di superfici da percorrere;
- interviene tempestivamente anche se fuori dal sedime aeroportuale secondo la *GRID MAP*;
- mette in sicurezza l'area e l'aeromobile;
- dopo aver messo in sicurezza l'area consente gli interventi dei soccorsi sanitari;
- concorre alla mobilitazione dei feriti coadiuvando il Servizio Sanitario;
- designa quale DIRETTORE TECNICO DEI SOCCORSI (sempre in contatto con il Responsabile del C.O.E.) il proprio Capoturno sino all'arrivo del Comando Provinciale VV.F. che assume la direzione con il più alto in grado;
- il DIRETTORE TECNICO DEI SOCCORSI comunica al Responsabile C.O.E. il termine delle operazioni di soccorso e da conferma del proprio rientro;

II CAPO SCALO o suo sostituto:

- sospende temporaneamente le attività operative, predispone gli annunci da diffondere, eventualmente fornendo analoghe indicazioni anche agli altri Handlers, e tutto quanto necessario per l'attivazione dei locali di interesse in Stato di Crisi;
- su richiesta del C.O.E. stila l'Elenco dei Passeggeri al fine di renderlo disponibile esclusivamente al C.O.E. ovvero al Team di Contatto all'uopo riunitisi;

Gli OPERATORI DELLA SQUADRA DI AGIBILITÀ IN TURNO:

- su indicazione del Responsabile del C.O.E., rendono disponibili i mezzi e risorse AdP utili in Stato di Crisi;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., posizionano gli indicatori di percorso e l'illuminazione campale (in particolare se l'evento accade in orario notturno o in condizioni di bassa visibilità) e successivamente comunicano alla Polizia di Frontiera del percorso più rapido ed agevole per raggiungere il luogo dell'Emergenza;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., prelevano la scorta intangibile anche con l'ausilio di altro personale di scalo AdP presente in turno, rendendola disponibile in prossimità del luogo dell'incidente;
- indicano a tutti i mezzi di soccorso il Punto di Raccolta Mezzi di Soccorso e li supporta nelle comunicazioni radio;
aprire immediatamente il varco di emergenza (ritenuto più agevole) presidiandolo;
- su indicazione del Responsabile del C.O.E., rimangono a disposizione per eventuali ulteriori necessità di coordinamento dello Stato di Crisi (es. messa a disposizione delle attrezzature per la rimozione dell'aeromobile se consentito dal Safety Manager, Verifiche delle Condizioni di Agibilità delle Infrastrutture compresa la verifica dell'assenza di dispersioni di liquidi, etc.);

II POST HOLDER MOVIMENTO AdP:

- su segnalazione del C.O.E., si predispone per la costituzione in loco del C.O.E.;

II SAFETY MANAGER AdP:

- su segnalazione del C.O.E., si predispone per la costituzione in loco del C.O.E.;

II SECURITY MANAGER AdP:

- su segnalazione del C.O.E., si predispone per la costituzione in loco del C.O.E.;
- ordina agli Operatori del Settore Sicurezza, in collaborazione con le Forze dell'ordine, di trasferirsi presso i filtri di Polizia e Controllo Radiogeno del Terminal, per consentire l'accesso alle aree dell'incidente e dei soccorsi previa identificazione delle persone ed accertamento delle funzioni, che dovranno essere

strettamente connesse con le operazioni di soccorso o autorizzate, salve le esigenze degli Enti di Soccorso;

- al termine dello Stato di Crisi, provvede, per il tramite del proprio personale in turno eventualmente coadiuvato dagli Operatori di Agibilità Land Side se presenti, a verificare e garantire le condizioni necessarie per il riutilizzo dei Locali di Interesse del Piano e dell'aerostazione tutta;

La DITTA APPALTATRICE DEL SERVIZIO DI MANUTENZIONE:

- in coordinamento con il Responsabile del C.O.E. ed il personale AdP di scalo, predispone e segnala i locali di interesse in Stato di Crisi bloccando le porte scorrevoli in modalità "aperto" e predisponendo idonea segnaletica identificativa della destinazione d'uso del locale;

Il PERSONALE AdP DI SCALO:

- su coordinamento del Responsabile del C.O.E., predispone e segnala i locali di interesse in Stato di Crisi, li presidia e provvedendo a compilare Allegato 5 "*Modello di Registrazione Assistenza Passeggero*" e Allegato 6 "*Modello di Registrazione Assistenza Parenti*" che vi accedano per renderli disponibili unicamente al COE. Nell'occasione provvede alla distribuzione dell'opuscolo informativo predisposto da ENAC ed allegato alla circolare GEN-05.
- su coordinamento del Responsabile del C.O.E., posiziona i mezzi interpista e collabora ai soccorsi;
- fornisce idoneo supporto agli Operatori di Agibilità in Turno per il prelievo della scorta intangibile e la messa a disposizione in prossimità del luogo dell'incidente;
- su indicazione del Capo Scalo o suo sostituto e/o del Responsabile del C.O.E., rimangono a disposizione per eventuali necessità di coordinamento dello Stato di Crisi;

Tutto il PERSONALE AdP coinvolto nello Stato di Crisi:

- sospende immediatamente la propria attività;
- si assicura di far allontanare tutti i passeggeri dalle aree in questione e di rendere le aree per quanto possibile sgombrare per lo svolgersi delle attività di emergenza;
- si rende disponibile per ogni evenienza connessa all'Incidente.

In accordo con la normativa vigente e con il Regolamento (UE) 996/2010, tutti i soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso e post-soccorso devono garantire la protezione delle prove e comunicare all'autorità investigativa competente di quanto accaduto. In particolare sino all'arrivo dell'ANSV nessuno può modificare lo stato dei luoghi dell'incidente, prelevare campioni, effettuare movimenti e campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto e del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, tranne che per motivi di sicurezza o per l'assistenza di persone ferite o previa autorizzazione del DTS e, possibilmente, in consultazione con ANSV.

Si precisa che:

- circa l'**assistenza delle vittime illese e dei loro familiari**, la stessa è demandata esclusivamente al Vettore Aereo coinvolto nell'incidente nei termini indicati dal Piano predisposto dal Vettore ed approvato da ENAC o dall'Autorità Competente;
- circa l'**assistenza psicologica agli illesi ed ai loro familiari**, la stessa è demandata al Vettore Aereo coinvolto, nei termini indicati nel Piano già menzionato, e alle ASL competenti;
- per quanto attiene la **rimozione dell'aeromobile incidentato** deve rispettarsi tutto quanto indicato nella PO 19 "*Rimozione degli aeromobili incidentati*" nella versione vigente del manuale d'Aeroporto;

- l'informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media spettano esclusivamente all'ENAC e all'ANSV per quanto di rispettiva competenza.

4. REGISTRAZIONI ED ARCHIVIAZIONE

Alla fine di ciascuno Stato di Crisi, il Responsabile del C.O.E. compila, sottoscrive e trasferisce al Post Holder Terminal (se non intervenuto), ad ENAC-Direzione Aeroportuale, all'Accountable Manager, al Safety Manager, al Security Manager e al Post Holder Movimento l'Allegato 7 "Modulo Registrazione Eventi" e vi allega eventualmente la relazione acquisita dal Pilota Comandante.

La documentazione in questione viene posta in archivio per la durata di 5 anni presso l'Ufficio Agibilità che, pertanto si occupa della raccolta e custodia.

Avuta conoscenza, nell'esercizio delle proprie funzioni, dell'accadimento di un incidente o di un inconveniente grave occorso in territorio italiano ed abbia coinvolto un a/m civile, a prescindere dalla sua nazionalità, il Safety Manager ovvero i Post Holders o loro delegato sono tenuti ad informare l'ANSV tempestivamente, ossia, come prescritto dal D. Lgs. 14.01.13 n. 18, entro sessanta minuti dall'avvenuta conoscenza.

In occasione delle Annuali Esercitazioni per Incivolo, al Post Holder Terminal e/o al Safety Manager fa capo raccogliere da tutti gli Enti interessati (ENAV, VV.F. P.S., 118) il Mod. B.20 compilato nelle parti di rispettiva competenza, nel rispetto del formato indicato nell'Appendice 9 del Doc. ICAO n. 9137/Parte 7, per le successive eventuali azioni (Safety Committee, de-briefing, ecc.) di adeguamento del Piano di Emergenza ENCA-DA e della presente procedura.

5. ESERCITAZIONI

5.1 Esercitazioni Su Scala Totale

Al fine di verificare l'adeguatezza della presente procedura e addestrare tutto il personale addetto alla sua applicazione, Aeroporti di Puglia s.p.a. provvede a pianificare **ESERCITAZIONI SU SCALA TOTALE** svolgendo con cadenza biennale (o annuale qualora dovesse essere ripristinata l'attività schedulata) le simulazioni su Scala Totale mediante Esercitazioni Incivolo. Al termine delle Esercitazioni su scala Totale il Post Holder Terminal e/o Safety Manager raccoglie l'Allegato 8 "Emergency Exercise Critique Form" da tutti gli Enti intervenuti compilato nelle parti di competenza per analizzare e valutare i risultati conseguiti al fine di individuare eventuali azioni correttive da esplicitare in procedura ed applicare sul campo previa valutazioni di competenza ENAC del caso.

5.2 Esercitazioni Su Scala Parziale

Fermo restando la possibilità di AdP di proporre ad ENAC esercitazioni su scala parziale annesse a quelle eventualmente organizzate per valutare eventuali modifiche al Piano Di Emergenza Aeroportuale cui fa riferimento la presente Procedura Operativa, è prevista una **ESERCITAZIONE SU SCALA PARZIALE** con cadenza settimanale finalizzate ad accertare l'adeguato addestramento del Nucleo Antincendio Aeroportuale. Seguendo le linee guida del Piano (par. 4.2) cui si rimanda per eventuali ulteriori dettagli, in qualsiasi giorno della settimana il Capo Nucleo, coordinandosi con l'Agibilità e previa autorizzazione della TWR, individuerà la finestra oraria entro la quale, senza alcun preavviso, darà il via al cronometraggio del tempo di intervento dei mezzi antincendio sul presunto luogo dell'incidente individuato sulla Grid Map. All'arrivo di ciascun mezzo nel punto designato, ciascun autista comunicherà via radio l'orario. Dopo

l'esercitazione, sarà condotto un giro d'ispezione per assicurare l'agibilità dell'area da parte degli addetti di Agibilità in turno.

L'esito dell'esercitazione viene al termine registrato nell'Allegato 9 "*Modulo Registrazione Esercitazione su Scala Parziale*"

5.3 Esercitazioni Table Top

È altresì prevista una **ESERCITAZIONE TABLE TOP** con cadenza **semestrale** (o trimestrale qualora dovesse essere ripristinata l'attività schedulata) finalizzate ad accertare l'adeguato addestramento del Nucleo Antincendio Aeroportuale con il coinvolgimento del personale AdP. Seguendo le linee guida del Piano (par. 4.2) cui si rimanda per eventuali ulteriori dettagli, in un giorno concordato tra il Capo del Nucleo Antincendio, il Capo Impianto ENAV, il Safety Manager o suo incaricato, i Post Holder Terminal e Movimento e il Supervisore in turno, all'insaputa di altro personale, l'Agibilità posizionerà un'autovettura (in rappresentanza di una a/m incidentato) sul presunto luogo dell'incidente individuato sulla Grid Map dandone comunicazione al Capo Nucleo. Quest'ultimo darà il via al cronometraggio del tempo di intervento dei mezzi antincendio sul presunto luogo dell'incidente individuato sulla Grid Map. All'arrivo di ciascun mezzo nel punto designato, ciascun autista comunicherà via radio l'orario. Dopo l'esercitazione, sarà condotto un giro d'ispezione per assicurare l'agibilità dell'area da parte degli addetti di Agibilità in turno.

L'esito dell'esercitazione viene al termine registrato nell'Allegato 10 "*Modulo Registrazione Esercitazione Table Top*"

Tutta la documentazione di cui ai parr. 5.1, 5.2, 5.3 viene posta nell'archivio dei Supervisor/Agibilità AdP per la durata di anni 5.

6. ALLEGATI

Gli allegati richiamati nella presente Procedura Operativa sono:

- gli ALLEGATI AL PEA nella versione vigente:
 - Allegato 1 - Elenco numeri telefonici utili;
 - Allegato 2 - Elenco Nominativi radio;
 - Allegato 3 - Planimetria dell'aeroporto con l'individuazione delle vie d'accesso – Grid Map;
 - Allegato 4 - Planimetria dell'aeroporto con le zone di interesse del piano;
 - Allegato 5 - Modello di Registrazione Assistenza Passeggero;
 - Allegato 6 - Modello di Registrazione Assistenza Parenti;
- Gli ALLEGATI SPECIFICI DELLA PO 11:
 - Allegato 7 – Modulo Registrazione Eventi;
 - Allegato 8 – Emergency Exercise Critique Form;
 - Allegato 9 – Modulo di Registrazione Esercitazione su Scala Parziale (settimanale);
 - Allegato 10 – Modulo di Registrazione Esercitazione Table Top (semestrale-trimestrale).