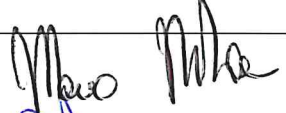
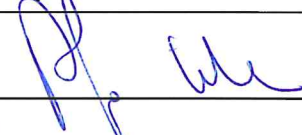
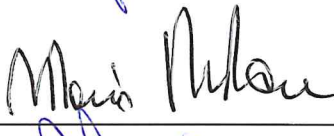

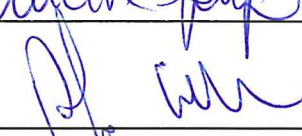
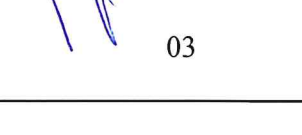


|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|  |  | -                |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

DOCUMENTO DI RISCHIO SANITARIO  
SERVIZIO DI PRONTO SOCCORSO SANITARIO AEROPORTUALE

|  |   |
|--|---|
| Redazione (Process Owner): Mario Vivona – RSPP/ Safety Manager |    |
| Direttore Generale/Accountable Manager-Michele Bufo            |   |
| Revisione:   |   |
| Mario Vivona-RSPP/Safety Manager                               |  |
| Michele Bufo – Direttore Generale / Accountable Manager        |  |
| Maria Longo – Compliance Monitoring Manager                    |  |
| Approvazione (Direzione Generale) : Michele Bufo               |  |
| Numero Edizione  | 03  |
| Data di edizione / Ultima revisione                            | 13/12/2021  |

COPIA NON CONTROLLATA SE NON FIRMATA IN ORIGINALE

|   |  |                         |
|---|--|-------------------------|
| <br><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | <b>Edizione 03</b><br>- |
|   |  | <b>Data: 13/12/2021</b> |

## SOMMARIO

|       |  |           |
|-------|--|-----------|
| 2.1   | ACRONIMI E GLOSSARIO .....   | 4         |
| 2.2   | INTRODUZIONE .....   | 5         |
| 2.3   | PREMESSA E SCOPO .....   | 5         |
| 2.4   | RIFERIMENTI NORMATIVI .....  | 6         |
| 2.5   | ANALISI DEGLI INDICI DI RISCHIO & RELATIVE MISURE DI MITIGAZIONE.....  | 7         |
| 3.1   | LINEE GUIDA DELLA PROCEDURA DI RISK ASSESSMENT .....   | 7         |
| 3.2   | HAZARDS & STIMA DEL RISCHIO CONNESSO .....   | 8         |
| 3.2.1 | Scenari di rischio identificabili .....  | 8         |
| 3.2.2 | Parametri di Dimensionamento .....   | 9         |
| 3.2.3 | SCENARIO DI RISCHIO ‘A’ - Emergenza Sanitaria in caso di attivazione delle pianificate procedure per la gestione delle macro emergenze aeroportuali. ....    | 9         |
| 3.2.4 | SCENARIO DI RISCHIO ‘B’ - Prestazioni sanitarie di primo intervento a tutti i cittadini italiani e stranieri a qualunque titolo presenti in aeroporto .....  | 10        |
| 3.3   | SCENARI INCIDENTALI - GESTIONE DELLO STIMATO RISCHIO SANITARIO & STIMA D’ACCETTABILITA’ DEL RISCHIO RESIDUO .....  | 15        |
| 1.    | <b>AEROPORTO ‘V. FLORIO’ TRAPANI BIRGI. CARATTERISTICHE DEL PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE &amp; INTEGRAZIONE CON I SERVIZI SANITARI TERRITORIALI .....</b> | <b>17</b> |
| 1.1   | PREMESSA .....   | 17        |
| 1.2   | ORGANIZZAZIONE DEL PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE & REQUISITI PRESTAZIONALI .....   | 17        |
| 1.3   | IL REFERENTE RESPONSABILE DEL SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE .....  | 18        |
| 1.4   | PRESIDIO E PERSONALE.....  | 18        |
| 1.5   | MEZZI, ATTREZZATURE .....  | 20        |
| 1.6   | DOTAZIONE SANITARIA .....  | 20        |
| 1.7   | CIRCOLAZIONE DI PERSONALE E MEZZI .....  | 20        |
| 1.8   | COORDINAMENTO E RESPONSABILITÀ DEL SERVIZIO.....   | 20        |
| 1.9   | SCIOPERI E CAUSE DI FORZA MAGGIORE .....   | 21        |

|   |  |   |
|---|--|---|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <p><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | <p style="text-align: center;">Edizione 03<br/>-</p> <hr/> <p style="text-align: center;"><b>Data: 13/12/2021</b></p> |
|---|--|---|

|    |                  |    |
|----|------------------|----|
| 2. | CONCLUSIONI..... | 21 |
| 3. | ALLEGATI.....    | 22 |

|  |  |                             |
|--|--|-----------------------------|
|  <p>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</p> | <p><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | <p>Edizione 03</p> <p>-</p> |
|  |  | <p>Data: 13/12/2021</p>     |

## 1. ACRONIMI E GLOSSARIO

- **Evento** (rif. Regolamento (EU) n. 376/2014): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave;
- **Hazard**: Condizione od oggetto avente il potenziale di causare lesioni al personale, danni alle apparecchiature o strutture, la perdita di materiale, o la riduzione della capacità di svolgere una funzione prescritta;
- **Hazard Identification**: Processo di identificazione degli hazards;
- **KPI** (Key Performance Indicator): Indicano gli obiettivi qualitativi e/o quantitativi misurabili che il Gestore definisce ed il sistema aeroportuale persegue, ai fini della realizzazione della safety policy aziendale e quindi rappresentano il parametro di misura scelto per un determinato periodo ai fini della verifica dei risultati prodotti dal sistema.
- **Incidente** (rif. Regolamento (EU) n. 376/2014): 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 per il fatto di:
    - essere dentro l'aeromobile, oppure
    - venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure
    - essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure
  - b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobili (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure:
  - c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.
- **Inconveniente grave** (rif. Regolamento (EU) n. 376/2014): 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

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
|  <p>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</p> | <p><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

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;

- **Mitigazione del rischio:** Il processo di implementazione di difese e/o di controlli preventivi tesi alla riduzione della severità e/o della probabilità di accadimento delle conseguenze di un hazard;
  - **Risk assessment:** Processo complessivo di identificazione dei rischi, analisi dei rischi e valutazione dei rischi;
  - **Safety:** Sicurezza “operativa” intesa come qualità riferita sia alla condizione di infrastrutture, impianti, strumenti e attrezzature funzionali e regolare svolgimento delle attività di navigazione aerea e aeroportuali, in generale, sia al complesso di norme e procedure volte a prevenire i pericoli e rischi tipici dell’attività aeronautica.
  - **Safety Responsibility:** Individuazione di compiti, poteri e responsabilità attribuiti a ciascun soggetto operante in Aeroporto;
  - **Safety Risk:** La probabilità prevista e la gravità delle conseguenze o esiti di un hazard;
  - **SSA:** Servizio Sanitario Aeroportuale;
  - **C.O.E.:** Centro Operativo delle Emergenze;
  - **C.R.I:** Croce Rossa Italiana;
  - **C.S.A.R:** Centro Ricerche e Soccorso aereo dell’Aeronautica Militare Italiana;
  - **D.T.S.:** Direttore tecnico dei soccorsi dei vv.f. responsabile delle operazioni di soccorso dei vigili del fuoco;
  - **D.S.S. 118:** Direttore servizio sanitario del 118;
  - **Evento** (rif. Decreto Legislativo n. 213/2006): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave;
  - **Frequenza DEF - Discrete Emergency Frequency** - frequenza operativa aeroportuale in banda uhf 417.025 mhz utilizzata da TWR/VVF/SSA/118 e gestore aeroportuale;
  - **Frequenza CF - Command Frequency** - frequenza operativa aeroportuale in banda vhf 146.030 mhz utilizzata dai soccorsi per le comunicazioni da/per il coe e per le comunicazioni tra enti;
  - **Hazard:** Condizione od oggetto avente il potenziale di causare lesioni al personale, danni alle apparecchiature o strutture, la perdita di materiale, o la riduzione della capacità di svolgere una funzione prescritta;
  - **Hazard Identification:** Processo di identificazione degli hazards;
  - **Incidente** (rif. Regolamento UE n. 996/2010): 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:

|   |   |   |
|---|---|---|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <p align="center"><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | <p align="center">Edizione 03</p> <p align="center">-</p> |
|   |   | <p align="center">Data: 13/12/2021</p>                    |

a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:

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

oppure

b) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

- **Inconveniente grave** (rif. Regolamento UE n. 996/2010): 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;
- **Operatore Sanitario:** Soggetto/Ente appaltatore del servizio di servizio sanitario aeroportuale;
- **Postazione Medica Avanzata:** sito aeroportuale (area o locale) destinato in via continuativa o temporanea al ricovero ed alla stabilizzazione dei feriti;
- **SSA:** Presidio Sanitario Aeroportuale;
- **Risk assessment:** Processo complessivo di identificazione dei rischi, analisi dei rischi e valutazione dei rischi;
- **R.V.P.:** Rendez Vous Point;
- **Safety Risk:** La probabilità prevista e la gravità delle conseguenze o esiti di un hazard;
- **Triage:** individuazione dell'ordine di priorità per il trattamento ed il trasporto in ospedale dei sopravvissuti ad incidente;
- **Scorta Sanitaria Intangibile:** dotazioni sanitarie minime messe a disposizione dal gestore, custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego da parte del servizio sanitario aeroportuale e del servizio 118;

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

## 2. INTRODUZIONE

### 2.1 PREMESSA E SCOPO

Lo scopo del presente *Documento di Rischio Sanitario* è quello di individuare i requisiti minimi del Servizio Sanitario Aeroportuale (SSA) da assicurare presso lo scalo aeroportuale civile di Trapani Birgi, di seguito denominato TPS.

La normativa nazionale al riguardo prevede che gli oneri circa l'espletamento del SSA negli aeroporti civili ed in quelli aperti al traffico civile, siano a carico delle Società di gestione aeroportuale che hanno sottoscritto la convenzione con ENAC per la gestione totale dello scalo.

La normativa vigente rileva che ogni Gestore aeroportuale, nel delineare le caratteristiche SSA, elabori un apposito *Documento di rischio sanitario* da condividere con le locali Autorità Sanitarie ed Aeroportuali, con il quale si individuino le esigenze, in termini di risorse, dotazione mezzi in ragione del rischio aeronautico e tenendo conto della capacità sanitaria offerta dalle strutture sanitarie presenti nel territorio e dal livello di integrazione tra servizio sanitario aeroportuale e servizio sanitario pubblico.

|   |  |                         |
|---|--|-------------------------|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione <b>03</b>      |
|   |  | <b>Data: 13/12/2021</b> |

## 2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

- Decreto Interministeriale 12 febbraio 1988, adottato dai Ministri della sanità e dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministero del Tesoro, nel quale si è disciplinato il servizio di Soccorso Sanitario negli aeroporti civili ed a quelli aperti al traffico civile direttamente gestiti dallo Stato prevedendone l'affidamento in gestione all'Associazione della Croce Rossa Italiana;
- Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 12 novembre 1997, n.521 recante il regolamento relativo alle norme di attuazione delle disposizioni di cui all'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n.537, nel quale si prevede la costituzione di società di capitali per la gestione degli aeroporti secondo il modello della gestione totale, evidenziando gli adempimenti posti a carico dei soggetti interessati ed i requisiti da possedere per la concessione;
- Codice della navigazione, agli artt. 705 e 706, nel quale si definiscono i ruoli, competenze e responsabilità dei soggetti operanti nel settore civile;
- Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeromobili ENAC Cap.9 nel quale si specificano gli obblighi e le responsabilità dei vari enti aeroportuali in tema di gestione delle emergenze;
- Circolare Enac APT 18A circa le linee guida per l'applicazione delle prescrizioni contenute nel Regolamento di cui sopra.
- DOC I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation) del 1991 – AIRPORT MEDICAL SERVICES DOC 9137 Part 7 Appendix 3, circa la definizione delle qualità, le quantità e la tipologia degli equipaggiamenti e della dotazione sanitaria da approntare in aeroporto per la gestione di una emergenza di tipo medico a seguito di incidente aeronautico;
- Linee Guida del Dipartimento della Protezione Civile sull'organizzazione sanitaria in caso di catastrofi sociali del giugno 1997;
- Decreto Legge 133/2014 (cd. Sblocca Italia - art. 28 comma 7), nel quale si prevede che “al fine di definire un livello uniforme nello svolgimento del servizio sono elaborate a cura dell'ENAC, entro e non oltre il 31 ottobre 2014, apposite linee guida per i gestori aeroportuali con le quali sono individuati i requisiti minimi del servizio di pronto soccorso sanitario da assicurare negli aeroporti nazionali”;
- Linee Guida Enac (n° 2014/1-LG, Ed. 1 del 31.10.2014), sviluppate ed emesse dalla Direzione Centrale Regolazione Tecnica, nelle quali vengono forniti alle Società di gestione aeroportuale, i requisiti minimi del servizio sanitario da assicurare negli aeroporti nazionali, al fine di definire un livello uniforme nello svolgimento del servizio;
- Legge di conversione 11 Novembre 2014 n.164. Misure urgenti per migliorare la funzionalità aeroportuale;
- Doc ICAO 9859 An/474 4th Edition “Safety Management Manual”;
- Regolamento UE n. 139/2014 sui requisiti tecnici e procedure amministrative relative agli aeroporti in attuazione del Regolamento UE n.1139/2018.



|  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | <b>Edizione 03</b><br>- |
|  |  | <b>Data: 13/12/2021</b> |

### 3. ANALISI DEGLI INDICI DI RISCHIO & RELATIVE MISURE DI MITIGAZIONE

#### 3.1 LINEE GUIDA DELLA PROCEDURA DI RISK ASSESSMENT

Il presente lavoro si propone di fornire una metodologia di *Risk Assessment*, condotto secondo le logiche previste nel Doc Icao 9859 An/474 4° Edition “*Safety Management Manual*”, teso a calcolare/stimare l’indice di rischio sanitario associabile alle operazioni aeronautiche ed alle attività ordinarie e straordinarie condotte presso l’Aeroporto Civile di Trapani-Birgi e le connesse misure sanitarie da porsi in essere, in termini di dotazione e mezzi, per la mitigazione di tale rischio sin a livelli accettabili del cd. ‘rischio residuo’.

Per ogni rischio sanitario individuato, intendendo come tale la potenzialità che un'azione o un'attività scelta (incluso la scelta di non agire) porti ad un evento indesiderabile a carico della salute umana di qualunque cittadino che, a vario titolo, si trovi in aeroporto, la classificazione è effettuata in termini di:

1. **Probabilità** d’accadimento delle conseguenze degli *hazards*<sup>1</sup>;
2. **Severità / Magnitudo** delle potenziali conseguenze degli *hazards*.

In termini di primari potenziali fattori di rischio, o hazards, individuati a diretto impatto sulla presente valutazione di rischio sanitario, e correlate obiettivi prestazionali da richiedersi al S.S.A., s’individuano i due seguenti scenari:

- **SCENARIO DI RISCHIO ‘ A ’**: macro emergenza aeroportuale da incidente aeronautico interessante il sedime aeroportuale o le sue immediate vicinanze, ovvero da evento incidentale a carico dei livelli di sicurezza del terminal (crollo strutturale per eventi naturali o altro, incendio, esplosione, ecc.);
- **SCENARIO DI RISCHIO ‘ B ’**: evento indesiderabile a carico della salute umana di qualunque cittadino che, a vario titolo, si trovi in aeroporto (rif. Decreto Interministeriale 12 febbraio 1988).

Il rischio sanitario associato ai succitati scenari di potenziale rischio, o hazards, è stimato tenendo in considerazione i primari parametri dimensionali a diretto impatto sui medesimi, quali, in termini sintetici e rinviando al successivo paragrafo i dovuti approfondimenti:

- l’**aereo critico di progetto** e lo stimato n. max di occupanti posti a base di dimensionamento dell’apparato di gestione dell’emergenza sanitaria recepita nel vigente Piano d’Emergenza Aeroportuale (PEA), al presente lavoro allegato e costituente parte integrante;
- il parametro **popolazione aeroportuale**, inteso come il volume complessivo, su base annua, di potenziali richiedenti servizi di prestazione sanitaria aeroportuale, stimato come il numero di traffico pax (arrivi+partenze), incrementato del numero medio annuo di operatori aeroportuali diretti<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Condition or object **with the potential** of causing injuries to personnel, damage to equipment or structures, loss of material, or reduction of ability to perform a prescribed function (cfr. ICAO, Doc.9859).

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
| <br><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | -<br>Edizione 03 |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

Ad avvenuta determinazione dei rischi sanitari associabili alle attività di scalo, in seguito, si procede alla definizione dei livelli di sicurezza che si intendono assicurare, stimati sulla scorta dei connessi fattori quali/quantitativi di settore, così riassumibili:

- **contesto sanitario territoriale** in cui è inserito il sedime aeroportuale, con riguardo alla presenza di presidi sanitari e ospedalieri attrezzati e alla distanza di tali strutture dal sedime aeroportuale, elemento vincolante l'esito dell'intervento da garantirsi sulla base delle diverse fattispecie possibili, in termini di capacità ricettiva e tempi di accesso;

- **dati di valutazione della letteratura sanitaria nazionale ed internazionale di settore** sulla gestione degli incidenti aeronautici, nonché dell'esperienza acquisita negli anni sullo specifico scalo, finalizzata al dimensionamento dei servizi di emergenza e, nel caso di specie, già impiegati per la costituzione del vigente dispositivo sanitario di risposta in caso di incidente aereo (Rif. folder documentale – All.to 2).

Il presente documento vede come sua opportuna conclusione l'esposizione delle misure di gestione individuate quali idonee per la mitigazione del rischio sanitario aeroportuale sino a livelli residui accettabili, organizzate in combinato disposto tra quanto a diretto appannaggio e responsabilità del P.S.A. e quanto a carico delle competenti strutture ed organizzazioni sanitarie territoriali.

## 3.2 HAZARDS & STIMA DEL RISCHIO CONNESSO

### 3.2.1 Scenari di rischio identificabili

Ai fini dell'individuazione del rischio sanitario presso TPS, in accordo al Doc ICAO 9859 Chapter 2 par. 2.13 § 2.13.12, il presente Documento, nell'analisi dei rischi, differenzia la tipologia degli hazards in base al loro impatto sulla sicurezza operativa degli aeromobili (o apparecchiature relative alla sicurezza aerea, prodotti e servizi), oppure su aspetti relativi all'OSHE (occupational, safety, health and environment) delle aree in concessione.

Ciò premesso, dato che alcuni hazards hanno conseguenze riguardanti solamente aspetti legati alle tematiche OSHE, si è ritenuto opportuno identificare i due primari contesti tematici operativi ritenuti a diretto impatto con l'organizzazione sanitaria aeroportuale, tra loro distinti ed a cui associare i relativi livelli di rischio; in particolare:

- SCENARIO DI RISCHIO 'A', correlato all'intervento del PSA a seguito di attivazione delle pianificate procedure per la gestione delle macro emergenze aeroportuali (es. PEA, PET);
- SCENARIO DI RISCHIO 'B', connesso a tutti gli altri interventi di carattere sanitario erogati a cittadini Italiani e stranieri, a qualunque titolo presenti in aeroporto (es. passeggeri, accompagnatori, operatori aeroportuali, ditte terze, etc), in forza delle disposizioni di cui al Decreto Interministeriale 12 Febbraio 1988.

Avuto riferimento ALLO SCENARIO "B" ed allo storico degli interventi realmente effettuati negli anni in analisi dal SSA presso la sede aeroportuale di Trapani-Birgi, è stato possibile individuare i 2 sotto scenari di rischio, così come evincibile nel diagramma seguente.



|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03<br>- |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

### 2.2.2 Parametri di Dimensionamento

In riferimento agli accennati scenari posti a base di valutazione dell'indice di rischio sanitario aeroportuale, di seguito si elencano i relativi parametri dimensionali impiegati per la valutazione della probabilità di accadimento dei suddetti scenari in 'evento incidentale' da porsi a carico dell'organizzazione 'S.S.A. & Contesto Sanitario Territoriale', e relativa 'magnitudo prestazionale' alla medesima richiesta:

- ✓ Caratteristiche fisiche dell'Aeroporto (rif. Manuale di Aeroporto - rif. All.to n.1);
- ✓ Movimenti totali aeromobili civili sull'aeroporto di Trapani Birgi, dal 2018 al 2021 (previsionale);
- ✓ Tipologia aeromobile critico operante sullo scalo;
- ✓ Numero di prestazioni sanitarie erogate dal SSA operativo su TPS (es. visite a seguito di malessere, infortuni, interventi di primo soccorso, etc), dal periodo 2018 – 2021.
- ✓ La definita 'popolazione aeroportuale', ovvero il numero di tutti i cittadini Italiani e stranieri a qualunque titolo presenti in aeroporto (es. passeggeri, accompagnatori, operatori aeroportuali, ditte terze), stimato sulla base del traffico passeggeri registrato dall'anno 2018 all'anno corrente (dato previsionale), incrementato di un fattore moltiplicativo pari a **1.5**, ritenuto congruo con i parametri internazionali di settore impiegati per la stima della popolazione aeroportuale con qualifica 'meeters & greeters' & operatori aeroportuali vari;
- ✓ Facilities ed infrastrutture sanitarie già asservite alle pianificazioni sanitarie di emergenza (es. Ospedali, basi HEMS/SAR, etc.) coinvolgenti l'attività operativa dello scalo civile di Trapani Birgi, giusti appositi e vigenti Protocolli d'intesa (rif. folder documentale – All.to n.2).

### 2.2.3 **SCENARIO DI RISCHIO 'A' - Attivazione del piano di emergenza a seguito di incidente aeronautico all'interno del sedime aeroportuale, ovvero nelle sue immediate vicinanze**

#### 2.2.3.1 RISK ANALISYS SCENARIO DI RISCHIO "A"

Ai fini dell'individuazione del rischio sanitario attribuibile allo scenario di che trattasi, sullo scalo di Trapani, negli ultimi 20 anni, non si sono registrati eventi legati al rischio in oggetto, ne tanto meno si sono verificate evenienze che hanno generato l'attivazione del PET.

Dovendo comunque procedere ad una classificazione della probabilità di accadimento, si e' fatto riferimento a dati statistici internazionali, tutti accomunati da una fase, che è quella dell'attivazione dei piani di emergenza a seguito di incidente aeronautico all'interno del sedime aeroportuale, ovvero nelle sue immediate vicinanze, ovvero del Piano di emergenza Terminal.

Tenuto conto che lo scalo di Trapani al 2021 dovrebbe raggiungere (come da piano industriale) 6.732 movimenti e rapportando questo ultimo dato ai 25.000.000 di partenze indicate da parametro della tab. A-3 dell'FAA alla colonna *extremily remote*, si ottiene che si è molto al disopra della soglia indicata dei 100 anni, e pertanto la classificazione della probabilità di accadimento effettuata è a vantaggio di safety.

In virtù delle suddette stime quantitative degli indici di probabilità d'accadimento del citato scenario incidentale e connessa magnitudo, si riportano le relative stime qualitative, desunte mediante impiego della matrice di rischio di cui al Doc ICAO n. 9859 An/474 4<sup>th</sup> edition.

|                         |                               | Severità delle conseguenze |                |               |             |                   |
|-------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------|---------------|-------------|-------------------|
|                         |                               | Catastrofica<br>A          | Azzardosa<br>B | Maggiore<br>C | Minore<br>D | Trascurabile<br>E |
| Probabilità dell'evento | Frequente 5                   | 5A                         | 5B             | 5C            | 5D          | 5E                |
|                         | Occasionale 4                 | 4A                         | 4B             | 4C            | 4D          | 4E                |
|                         | Remota 3                      | 3A                         | 3B             | 3C            | 3D          | 3E                |
|                         | Improbabile 2                 | 2A                         | 2B             | 2C            | 2D          | 2E                |
|                         | Estremamente 1<br>improbabile | 1A                         | 1B             | 1C            | 1D          | 1E                |

Riassumendo, in riferimento allo scenario incidentale “A” si può affermare quanto segue:

- ✓ la probabilità della prestazione sanitaria da erogarsi a vantaggio della popolazione aeroportuale da parte del SSA di Trapani Birgi è stimata come “ESTREMAMENTE IMPROBABILE”;
- ✓ La severità dell’evento e’ stimata come “AZZARDOSA”;

Per quanto sopra, l’indice di rischio risulta pari a **1B** → “ACCETTABILE”.

Si specifica che in relazione allo scenario incidentale in parola (incidente aeronautico all’interno del sedime aeroportuale, ovvero nelle sue immediate vicinanze), dall’anno 2011 questo gestore ha avviato un’apposita attività di stima del connesso livello di rischio aeroportuale, ponendo i risultati acquisiti a base dei lavori condotti da qualificati tavoli tecnici, appositamente istituito per una condivisa individuazione delle misure operative che i competenti enti aeroportuali e territoriali, a vario titolo coinvolti, sono chiamati ad attuare nel corso del citato evento incidentale.

In sintesi, e limitandosi alle finalità di cui al presente documento, tali lavori hanno consentito di definire le seguenti e condivise misure per una gestione ‘integrata’ dei servizi sanitari da prestarsi in caso d’incivolo:

- ✓ Previsione di intervento integrato del servizio sanitario aeroportuale del 37° Stormo dell’Aeronautica Militare in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA);
- ✓ idonee procedure per la pronta attivazione dei presidi di pronto soccorso dei nosocomi posti in prossimità dell’aeroporto TPS e relativo pronto e coordinato accesso ai medesimi;
- ✓ misure coordinate con la locale Azienda Sanitaria Provinciale (A.S.P. Trapani) per la pronta attivazione del gruppo E.P.E. (Equipe Psicologi di Emergenza) ed EMDR per il sostegno e gestione psicologica dei pax incolumi e familiari;
- ✓ la composizione e le misure di gestione della dotazione sanitaria occorrente in caso d’incivolo (cd. Scorta intangibile), giusto conseguente apposito Protocollo d’Intesa sottoscritto in data 04.06.2012 tra AIRGEST, ENAC, S.E.U.S. 118 e C.R.I.;
- ✓ misura coordinata per la pronta attivazione dei servizi di MED-EVAC (medical evacuation) operati dal 82° Gruppo C.S.A.R. dell’Aeronautica Militare, di base sull’aeroporto di Trapani;
- ✓ misure coordinate per la pronta attivazione della D.R.P.C.-S.O.R.I.S. Sala Operativa Regionale Integrata Siciliana della Protezione Civile, assunte per il dispiegamento di risorse umane e mezzi da impiegarsi nella gestione della macchina dei soccorsi.

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

Tali disposizioni sanitarie, coordinate ed integrate con le contestualmente rielaborate complementari misure operative per la gestione del citato stato emergenziale da evento aeronautico, sono state oggetto di finale recepimento nell'istruttoria di revisione del Piano d'Emergenza Aeroportuale, Ed.2 – Rev.2, approvata dall'AEC (Aerodrome Emergency Committee) e conclusasi nel mese settembre 2020, in attesa dell'ordinanza della Direzione Aeroportuale della Sicilia Occidentale dell'ENAC per la adozione ed entrata in vigore.

Per i ritenuti opportuni approfondimenti si rimanda al folder documentale allo scopo predisposto, costituente parte integrante del presente Documento di Rischio Sanitario (rif. All.to folder documentale – All.to n.2), e così composto:

- Nota Airgest 1141/11 del 06.07.2011;
- Protocollo d'intesa "Dotazione sanitaria occorrente in caso di incidente aereo" Airgest, Enac, S.E.U.S. 118 e C.R.I del 04.06.2012;
- PEA, Ed.02 – Rev.1 in vigore;
- Nota di trasmissione del PEA, Ed.02 – Rev.2

In virtù di tutto quanto suddetto, appare pacifico poter affermare che il livello di rischio residuo ad oggi associabile al dispositivo sanitario costituito per la gestione dell'evento *emergenza aeroportuale da incivolo* (Scenario di Rischio Tipo 'A') è **PIENAMENTE ACCETTABILE**.

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

#### 2.2.4 SCENARIO DI RISCHIO ‘B’ - Prestazioni sanitarie di primo intervento a tutti i cittadini italiani e stranieri a qualunque titolo presenti in aeroporto.

Ai fini dell’individuazione del rischio sanitario attribuibile allo scenario di che trattasi, sono stati inseriti per le relative analisi quali/quantitative, tutti gli interventi di carattere sanitario erogati, per il periodo 2018÷2022, dall’attuale gestore del S.S.A. in servizio presso l’aeroporto civile di Trapani Birgi, a cittadini Italiani e stranieri, a qualunque titolo presenti in aeroporto (es. passeggeri, accompagnatori, operatori aeroportuali, ditte terze).

Tale valore, a vantaggio delle finalità del presente lavoro e sentiti gli operatori di settore, è stato stimato secondo criteri di proporzionalità diretta con i flussi annui di ‘Popolazione aeroportuale’.

In particolare, il valore della popolazione aeroportuale posto a base di valutazione di probabilità d’accadimento dell’evento sanitario richiedente l’intervento del S.S.A. e’ stato calcolato sulla base di passeggeri effettivamente transitati dallo scalo di Trapani moltiplicato per 1,5, che è il coefficiente di cui al par. 3.2.2.

Si specifica che per il 2021, sia il numero dei Movimenti che il numero dei pax sono stati dedotti dal verbale di approvazione del Budget economico – finanziario del 2021, in sede di CDA.

Per le analisi di seguito indicate, sono stati utilizzati i dati statistici relativi agli anni compresi tra il 2018 ed il 2021.

Per il solo anno 2021(in corso), i dati sono stati così stimati:

- 1) **N° tot. meeters & greeters** = Tot. pax previsti nel 2021 x 1,5;
- 2) **N° Movimenti** = Tot. movimenti previsti per il 2021;
- 3) **Interventi totali effettuata dal SSA**= numero proporzionato rispetto al 2018 (anno con numero di movimenti piu’ vicino a quelli del 2021);

Fatto salvo quanto descritto ai punti da 1 a 3, seguono i dati statistici, comuni per tutti gli anni:

- 4) **Frequenza intervento SSA**: indica il numero delle volte che interviene il SSA per la tipologia di evento in analisi, rispetto al numero dei meeters & greeters;
- 5) **Probabilità di accadimento** : indica la probabilità che un evento, della tipologia in analisi, possa verificarsi rispetto al numero dei meeters & greeters;
- 6) **N° Interventi al mese**: Esprime il numero delle volte che il SSA è chiamati ad intervenire per la gestione della tipologia dell’evento in analisi, per mese.
- 7) **Interventi per 10.000 “meeters & greeters”**: dato statistici che esprimono il numero di interventi, del tipo in analisi, per 10.000 “meeters & greeters”;

Le suddette analisi sono state effettuate considerando i due sottoscenari già descritti al § 3.2 e cioè:

- a) **Eventi con severità lieve/molto lieve per cui si intende sufficiente una semplice visita medica di controllo prima delle dimissioni;**
- b) **Eventi di una severità tale per cui si rende necessario l’impegno di un’ambulanza per il trasporto del paziente presso l’Ospedale piu’ vicino.**

### 2.2.4.1 RISK ANALISYS SOTTOSCENARIO 1

Seguono le analisi effettuate per l'individuazione dell'indice di rischio relativo al Sottoscenario 1: **EVENTI CON SEVERITÀ LIEVE/MOLTO LIEVE PER CUI SI INTENDE SUFFICIENTE UNA SEMPLICE VISITA MEDICA DI CONTROLLO PRIMA DELLE DIMISSIONI**

| <b>ITEMS</b>                                | <b>2018</b>     | <b>2019</b>     | <b>2020</b>     | <b>2021</b>     |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| MOVIMENTI NEGLI ANNI                        | 5.962           | 5.304           | 3.222           | 6.737           |
| POLAZIONE AEROPORTUALE "meeters & greeters" | 706.947         | 606.206         | 274.071         | 945.164         |
| INTERVENTI TOTALI EFFETTUATI DAL SSA        | 233             | 173             | 83              | 291             |
| <b>FREQUENZA INTERVENTO SSA</b>             | <b>3.034</b>    | <b>3.504</b>    | <b>3.302</b>    | <b>3.248</b>    |
| <b>INDICE DI PROBABILITA'</b>               | <b>3,30E-04</b> | <b>2,85E-04</b> | <b>3,03E-04</b> | <b>3,08E-04</b> |
| N° INTERVENTI AL MESE                       | 19              | 14              | 7               | 24              |
| INTERVENTI PER 10000 PAX                    | 3,3             | 2,9             | 3,0             | 3,1             |

Tabella

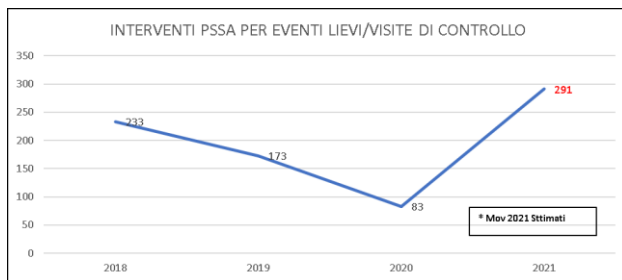


Grafico 1

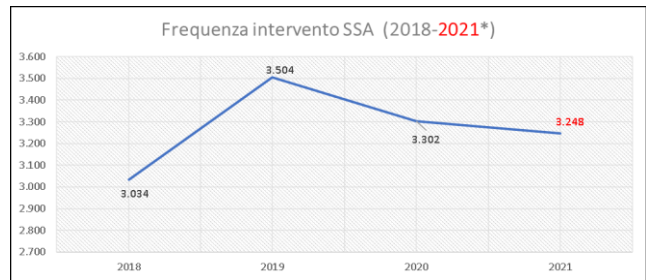


Grafico 2

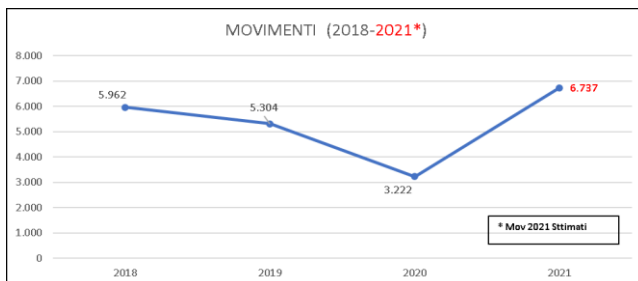


Grafico 3

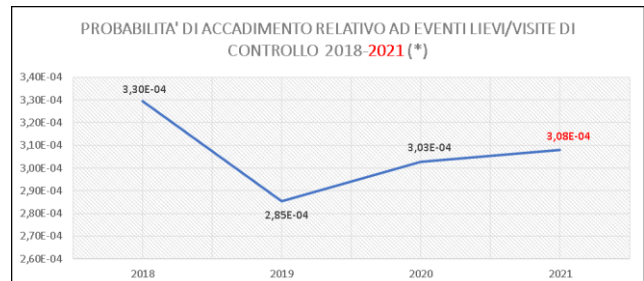


Grafico 4

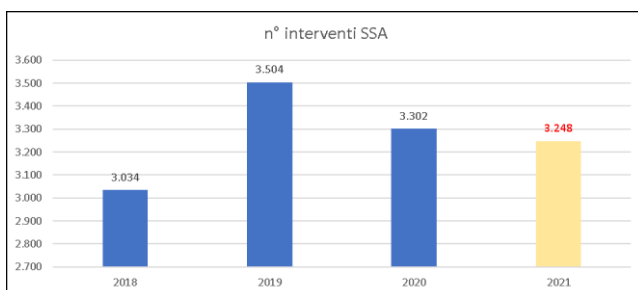


Grafico 5

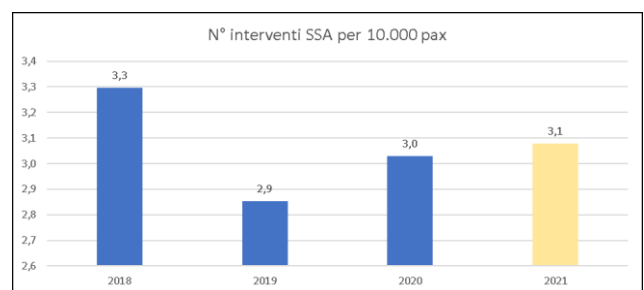


Grafico 6

Seguono i risultati dell'indice di rischio del 2021, identificati all'interno della Safety Matrix:



|                         |                            | Severità delle conseguenze |                |               |             |                   |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------|---------------|-------------|-------------------|
|                         |                            | Catastrofica<br>A          | Azzardosa<br>B | Maggiore<br>C | Minore<br>D | Trascurabile<br>E |
| Probabilità dell'evento | Frequente 5                | 5A                         | 5B             | 5C            | 5D          | 5E                |
|                         | Occasionale 4              | 4A                         | 4B             | 4C            | 4D          | 4E                |
|                         | Remota 3                   | 3A                         | 3B             | 3C            | 3D          | 3E                |
|                         | Improbabile 2              | 2A                         | 2B             | 2C            | 2D          | 2E                |
|                         | Estremamente improbabile 1 | 1A                         | 1B             | 1C            | 1D          | 1E                |

Matrice 1: indice di rischio relativo ad eventi con severità lieve/molto lieve per cui si intende sufficiente una semplice visita medica di controllo presso la postazione del PSSA prima delle dimissioni

Riassumendo, in riferimento allo scenario incidentale “B” ed al **SOTTOSCENARIO 1** si può affermare quanto segue:

- ✓ la probabilità della prestazione sanitaria da erogarsi a vantaggio della popolazione aeroportuale da parte del SSA di Trapani Birgi è pari a  $3,08 \times 10^{-4}$  e quindi “**Frequente**”, ovvero poco meno di 3,1 prestazioni sanitarie da erogarsi ogni 10.000 “cittadini” a vario titolo presenti nel sedime aeroportuale in esame;
- ✓ La severità considerata è “**Minore**”

Per quanto sopra, l’indice di rischio risulta pari a **5D** → “**Tollerabile**” sulla base delle azioni di mitigazione applicate a seguito della risk mitigation previste al § 4.0.

#### 2.2.4.1 RISK ANALISYS SOTTOSCENARIO 2

Seguono le analisi effettuate per l’individuazione dell’indice di rischio relativo al Sottoscenario 1: **EVENTI DI UNA SEVERITÀ TALE PER CUI SI RENDE NECESSARIO L’IMPIEGO DI UN’AMBULANZA PER IL TRASPORTO DEL PAZIENTE PRESSO L’OSPEDALE PIU’ VICINO.**

| ITEMS  | 2018        | 2019        | 2020      | 2021     |
|--|-------------|-------------|-----------|----------|
| MOVIMENTI NEGLI ANNI   | 5.962       | 5.304       | 3.222     | 6.737    |
| POPOLAZIONE AEROPORTUALE "MEETERS & GREETERS"  | 706.947     | 606.206     | 274.071   | 945.164  |
| INFORTUNI GRAVI/DECESSI(*)   | 1           | 2           | 1         | 2        |
| <b>FREQUENZA</b> INTERVENTO SSA<br>(IL NUMERO EVIDENZIA OGNI QUANTI PAX INTERVIENE IL SSA) | 706.947     | 303.103     | 274.071   | 472.582  |
| PROBABILITA' DI ACCADIMENTO RELATIVO AD EVENTI GRAVI/DECESSI(*)                            | 1,41453E-06 | 3,29921E-06 | 3,649E-06 | 2,12E-06 |
| INTERVENTI OGNI 10000 PAX  | 0,014       | 0,033       | 0,036     | 0,021    |
| N° INTERVENTI AL MESE  | 0,083       | 0,167       | 0,083     | 0,167    |

Tabella 1

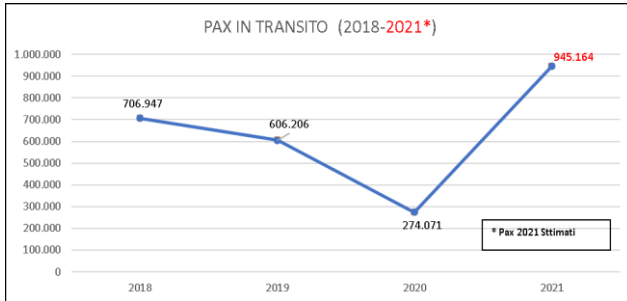


Grafico 7

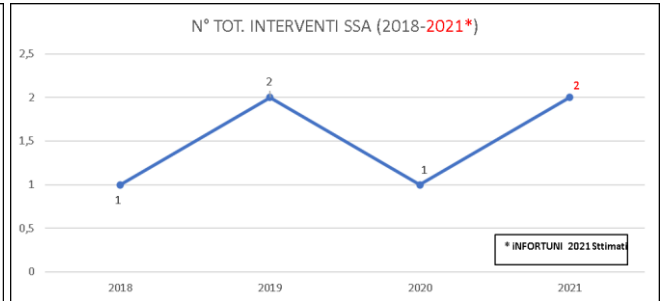


Grafico 8

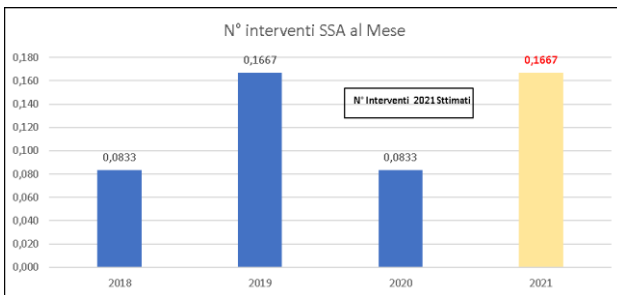


Grafico 9

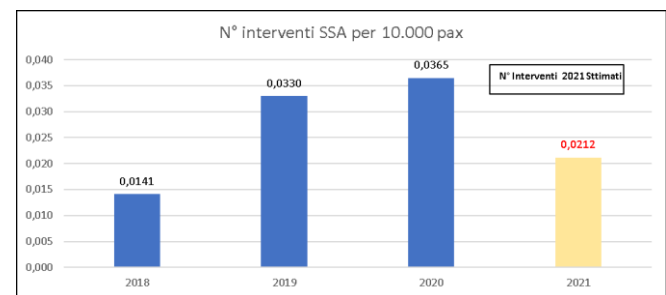


Grafico 10

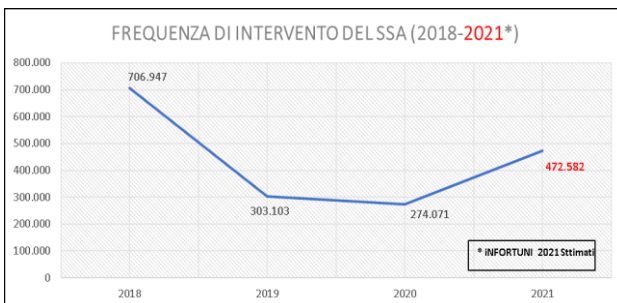


Grafico 11

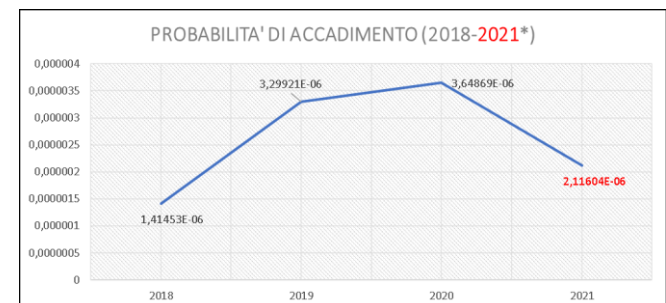


Grafico 12

Seguono i risultati dell'indice di rischio del 2021, identificati all'interno della Safety Matrix:

|                         |                            | Severità delle conseguenze |                |               |             |                   |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------|---------------|-------------|-------------------|
|                         |                            | Catastrofica<br>A          | Azzardosa<br>B | Maggiore<br>C | Minore<br>D | Trascurabile<br>E |
| Probabilità dell'evento | Frequente 5                | 5A                         | 5B             | 5C            | 5D          | 5E                |
|                         | Occasionale 4              | 4A                         | 4B             | 4C            | 4D          | 4E                |
|                         | Remota 3                   | 3A                         | 3B             | 3C            | 3D          | 3E                |
|                         | Improbabile 2              | 2A                         | 2B             | 2C            | 2D          | 2E                |
|                         | Estremamente improbabile 1 | 1A                         | 1B             | 1C            | 1D          | 1E                |

Matrice 2: Indice di rischio relativo ad Eventi di una severità tale per cui si rende necessario l'impiego di un'ambulanza per il trasporto del paziente presso l'Ospedale piu' vicino

|  |  |   |
|--|--|---|
|  <p>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</p> | <p><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | <p>Edizione 03<br/>-<br/>Data: 13/12/2021</p> |
|--|--|---|

Come evincibile dalla Tabella 2, nel 2021, a fronte di un numero stimato di 945.164 di “Greeters and Meteers”, si è potuto dedurre quanto segue:

- ✓ la probabilità della prestazione sanitaria da erogarsi a vantaggio della popolazione aeroportuale da parte del SSA di Trapani Birgi è pari a  $2,12 \times 10^{-6}$  e quindi “Remota”, ovvero poco meno di 0,021 prestazioni sanitarie da erogarsi ogni 10.000 “cittadini” a vario titolo presenti nel sedime aeroportuale in esame;
- ✓ La severità considerata è “Maggiore”

Per quanto sopra, l’indice di rischio risulta pari a 3C → “Tollerabile” sulla base delle azioni di mitigazione applicate a seguito delle *risk mitigation* previste al § 4.0.

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

## 4. AEROPORTO 'V. FLORIO' TRAPANI BIRGI. CARATTERISTICHE DEL PRESIDIO SANITARIO AEROPORTUALE & INTEGRAZIONE CON I SERVIZI SANITARI TERRITORIALI

### 4.1 PREMESSA

Alla luce del condotto lavoro di *risk assessment*, si forniscono di seguito le misure di organizzazione del presidio sanitario aeroportuale che, in combinato disposto con i servizi e le *facilities* sanitarie assicurate dalle istituzioni territoriali competenti e posti a base di adeguati protocolli d'intesa, garantiscono una congrua mitigazione del valutato rischio sanitario ed un livello accettabile del relativo rischio residuo.

Le seguenti misure di mitigazione del rischio costituiranno requisiti prestazionali a cui dovrà attenersi, per le parti di competenza, l'affidatario della gestione del S.S.A.

### 4.2 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE E REQUISITI PRESTAZIONALI

Costituisce oggetto dell'attività del Servizio Sanitario Aeroportuale lo svolgimento da parte di personale medico e paramedico di tutte le azioni e misure che si rendano necessarie per prestare aiuto di primo intervento e di assistenza medica di emergenza/urgenza per l'utenza all'interno del sedime aeroportuale (compreso l'eventuale trasporto all'interno del sedime stesso), inclusi gli eventi previsti nel Regolamento di Scalo, nel Manuale d'Aeroporto, nelle procedure aeroportuali, nonché nei Piani di Emergenza Aeroportuali.

Dovrà costituire dotazione standard del personale addetto al SSA e pronto all'uso per ogni evenienza, un defibrillatore almeno semiautomatico. lo stesso dovrà essere disponibile e pronto all'uso, anche in caso di chiamata straordinaria al di fuori degli orari programmati (intervento).

In considerazione della necessità di garantire l'operatività aeroportuale, restano escluse dalle competenze del SSA eventuali interventi esterni al sedime aeroportuale, fatta eccezione per quanto specificamente previsto in proposito dal vigente Piano di Emergenza Aeroportuale. A parte tale eccezione, è normalmente escluso il trasferimento a presidi ospedalieri esterni per i quali, in caso di necessità, dovrà essere tempestivamente attivata l'Emergenza Sanitaria "118".

In particolare, il Presidio Sanitario Aeroportuale - anche con il coinvolgimento degli enti/organismi interessati - dovrà soddisfare le seguenti prestazioni:

- intervento nelle operazioni di primo soccorso sanitario in caso di emergenza aeroportuale nell'ambito delle attività dettagliate nei vigenti piani di emergenza aeroportuale (PEA e PET);
- intervento di primo soccorso sanitario in caso di passeggero con malore a bordo dell'aeromobile (vedi. vigente PEA) in attesa dell'arrivo dei soccorsi sanitari del 118, se attivati;
- l'intervento di primo soccorso sanitario all'interno del sedime aeroportuale in concessione in caso di passeggeri, operatori aeroportuali e utenti dell'aeroporto colti da malore e/o infortunio;
- la gestione tecnico-operativa della cd. *Scorta Sanitaria Intangibile*, ai sensi del vigente protocollo d'intesa tra questo gestore, la CRI, il 118 e l'ENAC del 21 giugno 2012 (all.to n°2.3);
- gestione tecnico-operativa della dotazione sanitaria, incluso il controllo della presenza ed il reintegro (in caso di utilizzo e scadenza) dei medicinali, scorte, dispositivi ed attrezzature in dotazione al presidio di primo soccorso da

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
|  <p>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</p> | <p><b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br/>Servizio Sanitario Aeroportuale</p> | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

garantirsi in zona Terminal (rif. all.to n°4);

- intervento in collaborazione con l'USMAF, nei limiti delle proprie competenze e strutture, circa l'applicazione delle misure sanitarie di primo soccorso in caso di sospetta malattia infettiva (rif. Circolare ENAC APT 27 del 12.11.2007);
- intervento in coordinamento con USMAF, Servizio Sanitario Regionale e Medico Competente del Gestore, nei limiti delle proprie competenze e strutture, circa l'applicazione di eventuali misure sanitarie da applicarsi in caso di "Pandemie", a tutto il personale aeroportuale.

#### 4.3 IL REFERENTE RESPONSABILE DEL SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE

A capo del Presidio è individuato un *Referente Responsabile del Servizio*, **che dovrà risultare in organico al personale presente presso il SSA dell'Aeroporto di Trapani-Birgi**, ha il compito di coordinare e supervisionare l'intera organizzazione del lavoro e che costituisce un punto di riferimento per qualsiasi problematica relativa al servizio.

Il Referente Responsabile è il referente dell'affidatario della gestione del S.S.A. con cui si rapporta il gestore aeroportuale.

Il Referente Responsabile ha l'onere di:

- garantire la gestione tecnico-operativa della dotazione del presidio;
- garantire la qualità del servizio reso;
- garantire la programmazione e gestione delle risorse destinate al servizio ed il monitoraggio del relativo programma formativo;
- garantire l'adozione di tutte le misure necessarie all'esecuzione a perfetta regola d'arte del servizio, ivi incluso il coordinamento con il servizio "INFERMERIA" del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare per quanto riguarda l'attuazione del vigente PEA – Piano di Emergenza Aeroportuale;
- garantire la supervisione del servizio attraverso una regolare presenza e/o garantendo la reperibilità ad ogni evenienza;
- mantenere costantemente informato l'ulteriore personale sanitario in forza al SSA circa le procedure operative in vigore sullo scalo;
- mantenere aggiornata la documentazione necessaria per il corretto funzionamento del SSA;
- provvedere ad ogni profilo amministrativo relativo all'espletamento del servizio quale referente delegato della società eventualmente incaricata del servizio;
- garantire che tutti i rifiuti speciali vengano conferiti a discarica secondo le vigenti normative di riferimento, con oneri a carico del SSA.

|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|  |  | Data: 13/12/2021 |

#### 4.4 PRESIDIO E PERSONALE

Al SSA è addetto personale adeguato per preparazione professionale, esperienza e numero, all'espletamento dell'attività di cui al presente documento, che garantisce l'operatività aeroportuale dal punto di vista sanitario negli orari di apertura del Terminal (ovvero almeno da 2 ore prima della partenza di ogni volo ad almeno 30 min dall'arrivo di ogni volo).

I suddetti orari potrebbero variare in funzione della domanda di servizi ovvero per il verificarsi di eventi che implicano una riduzione significativa dell'operatività aeroportuale (es. Pandemia) o ancora in presenza di eventi che richiedono un incremento non previsto di attività (voli dirottati ecc.).

Si specifica che la copertura sanitaria dovrà essere garantita anche in assenza di operatività, in concomitanza con gli orari di apertura degli uffici (Airgest).

**Il monte ore totale annuo massimo per cui è richiesta l'attivazione del presidio di SSA è pari a 6.570 ore/anno, corrispondenti ad un massimo di 18 ore/giorno per la figura del medico ed altrettante per la figura dell'autista soccorritore, mentre le ore minime garantite sono pari a 2080 ore/anno ( sempre per tutte e due le figure professionali previste), corrispondenti a circa 40 ore settimanali ( servizio da fornire durante l'orario di apertura degli uffici, anche senza operatività ).**

In caso di intervento da fornire al di fuori delle fasce oraria in cui è prevista la presenza del SSA, (es. voli in arrivo in ritardo/ dirottamenti di voli da altri scali), il servizio sarà ugualmente garantito grazie alla reperibilità con l'unità che assicura l'operatività entro **30' minuti dalla chiamata**.

Nel caso in cui si dovessero verificare situazioni che, per complessità, esulino dalla competenza e dalle capacità di intervento del SSA, sarà cura del personale sanitario in turno contattare tempestivamente il SUES-118, in forza del vigente accordo tecnico Airgest – 118 Soccorso Sanitario , prot. 846/18 del 12/03/2018 (Allegato n°7).

Nei casi previsti, la squadra addetta al SSA è presente per ciascun turno di servizio ed in particolare è composta almeno da **un medico** e da **una figura professionale** addestrata a svolgere/in grado di intervenire almeno nei seguenti casi:

- triage in ambiente extraospedaliero;
- rianimazione, stabilizzazione e procedure previste per i pazienti sul luogo dell'evento ed il trasporto;
- rianimazione cardiopolmonare (CPR);
- sanguinamento da una fonte traumatica;
- manovra di Heimlich (soffocamento);
- fratture ed "ingessatura/steccaggio";
- shock;
- emergenze da parto;
- condizioni mediche comuni che possono influenzare l'esito dell'evento/infortunio (allergie, alta pressione sanguigna, diabete, *pace-makers*, ecc.);
- trattamento delle persone con disturbi emotivi;
- riconoscimento e primo soccorso di persone affette da avvelenamento, morsi e shock anafilattico;
- tecniche per il trasporto di persone ferite.

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

Il personale dovrà essere in possesso delle qualificazioni/certificazioni meglio descritte, in termini esemplificativi ma non esaustive, nell'all.to n°3.

Durante il servizio gli operatori del PSA indosseranno le divise ed i DPI forniti dall'appaltatore, con specifiche targhette con apposto il nome e la qualifica dell'operatore.

Non è consentita la presenza di personale volontario o non dipendente dall'appaltatore, senza la preventiva autorizzazione della figura responsabile prevista dal Gestore (DEC).

Nell'espletamento delle funzioni il personale sanitario annota su apposito registro ALMENO:

- gli estremi anagrafici del soggetto al quale è stata resa la prestazione sanitaria e la nazionalità dello stesso;
- gli estremi del documento di identificazione;
- la diagnosi, la prognosi e la terapia praticata (salvi i casi in cui l'intervento sia demandato all'Emergenza Sanitaria "118");
- la data e l'ora della prestazione;
- tipologia di soggetto visitato ( es. passeggero, visitatore, dipendente aeroportuale, etc...)
- il numero del volo, nel caso di prestazioni effettuate a bordo o a seguito del trasporto dell'assistito dall'aereo al centro di primo soccorso aeroportuale o alla struttura del Servizio Sanitario Nazionale più vicina tramite l'Emergenza Sanitaria "118";
- il timbro e la firma del personale medico o, in sua assenza, infermieristico, che ha effettuato la prestazione;
- autorizzazione al trattamento dei dati personali e sanitari secondo le vigenti normative.

L'appaltatore dovrà inoltre fornire al Gestore, con una periodicità mensile il registro degli interventi riportante almeno i seguenti campi ( RIF. Allegato 6):

- Sesso;
- Provenienza;
- Tipo di visita;
- Codice Triage;
- Tipo di allontanamento;
- numero dei trattamenti farmacologici;
- numero degli ECG;
- numero mensile utilizzo ambulanza SSA.

tipologia di soggetto visitato ( es. passeggero, visitatore, dipendente aeroportuale, etc...)

Quest'ultimo report si rende necessario per le analisi statistiche di probabilità e severità relative alle prestazioni del SSA.

Per tutta l'altra reportistica da rendere al Gestore, fare riferimento al Capitolato Tecnico di Appalto.

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

#### 4.5 MEZZI ED ATTREZZATURE

Il SSA è dotato, durante l'orario di copertura del Servizio, di una Autoambulanza di tipo A, limitatamente alle finalità individuate dall'art. 1, ai sensi del DM 17.12.1987 n. 553 – Normativa tecnica ed amministrativa relativa alle autoambulanze – e della normativa europea EN 1789 “veicoli ad uso medico e loro equipaggiamento – autoambulanze”, ed ai sensi della D.G.R.V. n. 1080 del 17.4.2007.

Tale ambulanza non potrà essere utilizzata per attività diverse da quanto oggetto di contratto, durante l'orario di servizio.

L'ambulanza è dotata di frangi-fiamma allo scarico e di pannelli a scacchi bianco/rossi rifrangenti dimensioni 45x45 o 90x90 (a seconda della dimensione del mezzo).

La prova tecnica di funzionalità del mezzo deve essere effettuata con cadenza giornaliera ed appuntata su apposito registro, da mostrare al Gestore in caso di Audit.

In caso di malfunzionamento e/o inoperatività, il mezzo dovrà essere sostituito entro 60 minuti, previa comunicazione immediata al gestore aeroportuale.

#### 4.6 DOTAZIONE SANITARIA

Al personale del PSA spetta anche:

- la gestione tecnico - operativa della c.d. Scorta Intangibile secondo quanto previsto dal vigente protocollo d'intesa Airgest, CRI, 118 ed ENAC del 21 giugno 2012 (all.to n°2.3);
- la gestione tecnico-operativa della dotazione sanitaria, incluso il controllo della presenza ed il reintegro (in caso di utilizzo o scadenza) dei medicinali, scorte, dispositivi ed attrezzature in dotazione al presidio di primo soccorso in zona Terminal (rif. all.to n°4).

#### 4.7 CIRCOLAZIONE DI PERSONALE E MEZZI

Il personale impiegato nel servizio di SSA, secondo le disposizioni in vigore, deve essere dotato di:

- Pass di Accesso in Area Sterile Aeroportuale;
- Corso di Airside Safety;
- Patente Aeroportuale (Airside Driving Certificate “A”) per la circolazione dei mezzi in Apron e della “MADC” per la circolazione dei mezzi in Area di Manovra.

#### 4.8 COORDINAMENTO E RESPONSABILITÀ DEL SERVIZIO

Il personale di pronto soccorso sarà dotato di apparecchiature radio ed informatiche (I-PAD) fornite da Airgest ed opererà in coordinamento con le preposte funzioni responsabili del Gestore.

La Società affidataria del servizio di gestione del S.S.A. si assumerà la piena responsabilità dell'operato del proprio personale sanitario e non durante le fasi operative e gestionali dell'emergenza.



|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

La stessa Società sarà quindi responsabile di ogni danno che possa derivare direttamente o indirettamente all' Airgest o a terzi, dallo svolgimento del servizio sanitario aeroportuale.

#### 4.9 SCIOPERI - CHIUSURA TERMINAL - ATTIVAZIONI PEA e/o PET

Il SSA è un servizio definito di pubblica utilità e pertanto, durante gli orari di apertura del Terminal, non potrà essere interrotto, sospeso o soppresso.

In tutti i casi, compreso il caso di sciopero del personale, così come durante la chiusura del Terminal ovvero per altre necessità (esempio attivazione PEA e/o PET) dovrà comunque essere garantita la reperibilità del personale ( 30 min) in possesso delle qualificazioni minime di cui al § 4.4.

Sarà cura di questo gestore comunicare per iscritto:

- 1) la data di inizio dello sciopero almeno 5 (cinque) giorni prima dello stesso o non appena ne è a conoscenza;
- 2) Le date e gli orari di apertura/chiusura del Terminal;
- 3) Programmazione operatività voli.

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
| <br><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03      |
|   |  | Data: 13/12/2021 |

## 5. CONCLUSIONI

In conclusione, in accordo con le condotte valutazioni del rischio sanitario attribuibile alle attività ed alle operazioni interessanti questo sedime aeroportuale, si ritiene di poter efficacemente affermare che la presente proposta di dimensionamento dei livelli prestazionali e di sicurezza dell'impianto di gestione dei servizi sanitari aeroportuali, nella loro piena integrazione interna ed esterna all'organizzazione di questo gestore aeroportuale, possano mitigare, in termini di severità, gli indici di rischio iniziale sopra descritti inquadrando i rischi residui come

- adeguatamente *compliant* con i requisiti prestazionali richiesti dall'hazard 'incidente aeronautico nel sedime aeroportuale o nelle sue immediate vicinanze', individuato a maggior impatto sui livelli di rischio sanitario di scalo;
- pienamente *compliant* per il soddisfacimento dei requisiti prestazionali attribuibili alla gestione degli eventi di primo soccorso sanitario a cittadini italiani e stranieri a qualunque titolo presenti in aeroporto;
- compiutamente congrua con gli obiettivi di mitigazione del rischio sanitario emerso dalle risultanze del presente documento e piena accettabilità del relativo rischio residuo.

|   |  |                       |
|---|--|-----------------------|
| <br><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i> | <b>DOCUMENTO DI RISCHIO</b><br>Servizio Sanitario Aeroportuale | Edizione 03           |
|   |  | -<br>Data: 13/12/2021 |

## 6. ALLEGATI

| Numero               | Titolo  | Codice |
|----------------------|---|--------|
| <b>Allegato n°1</b>  | Caratteristiche fisiche dell' Aeroporto (rif. Mda)        | N/A    |
| <b>Allegato n°2</b>  | Folder Documentale Emergency & Urgency Sanitary Service   | N/A    |
| - 2.1                | PEA Ed. Vigente – Stralcio SSA e Infermeria AM;           |        |
| - 2.2                | Nota Airgest 1141/11 del 06.07.2011;                      |        |
| - 2.3                | Dotazione sanitaria occorrente in caso di incidente aereo |        |
| <b>Allegato n°3</b>  | Qualificazioni professionali mediche                      | N/A    |
| <b>Allegato n°4</b>  | Dotazione sanitaria di primo soccorso in zona Terminal    | N/A    |
| <b>Allegato n°5</b>  | Planimetria locali in dotazione al S.S.A.                 | N/A    |
| <b>Allegato n°6</b>  | Registro mensile degli interventi effettuati              | N/A    |
| <b>Allegato n°7</b>  | Accordo tecnico Airgest S.p.a- 118 SOCCORSO SANITARIO     | N/A    |
| <b>Allegato n° 8</b> | Protocollo di Intesa Airgest Spa- EMDR Italia             | N/A    |