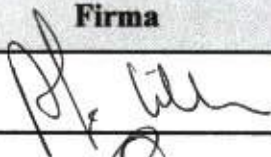
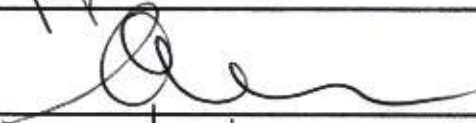
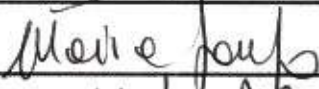
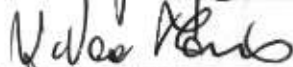
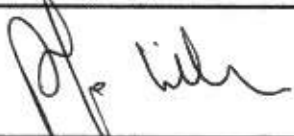


ALLEGATO N° 1

**PARTE C SEZ.4: CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO  
DESCRIZIONE DEL SEDIME DELL'INTORNO AEROPORTUALE**

| <b>Fase</b>         | <b>Responsabili</b>   | <b>Firma</b>   |
|---------------------|---|--|
| <b>Elaborazione</b> | Operational Services Manager<br><i>Michele Bufo</i>                 |   |
|                     | Maintenance Manager & PH<br>Progettazione<br><i>Gianluca Licari</i> |  |
| <b>Verifica</b>     | Compliance Monitorin Manager<br><i>Maria Longo</i>                  |  |
|                     | Safety Manager<br><i>Mario Vivona</i>                               |  |
| <b>Approvazione</b> | Accountable Manager<br><i>Michele Bufo</i>                          |  |

|   |  |   |
|---|--|---|
|  <p><i>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</i></p> | <p><b>MANUALE DI AEROPORTO</b></p>                         | EDIZIONE-01   |
|   |  | REVISIONE-00  |
|   | <p>M-ADR-00 PARTE C<br/>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO</p> | <p>Data di approvazione: 31-12-2019<br/>Data di entrata in vigore: 31-01-2020</p> |

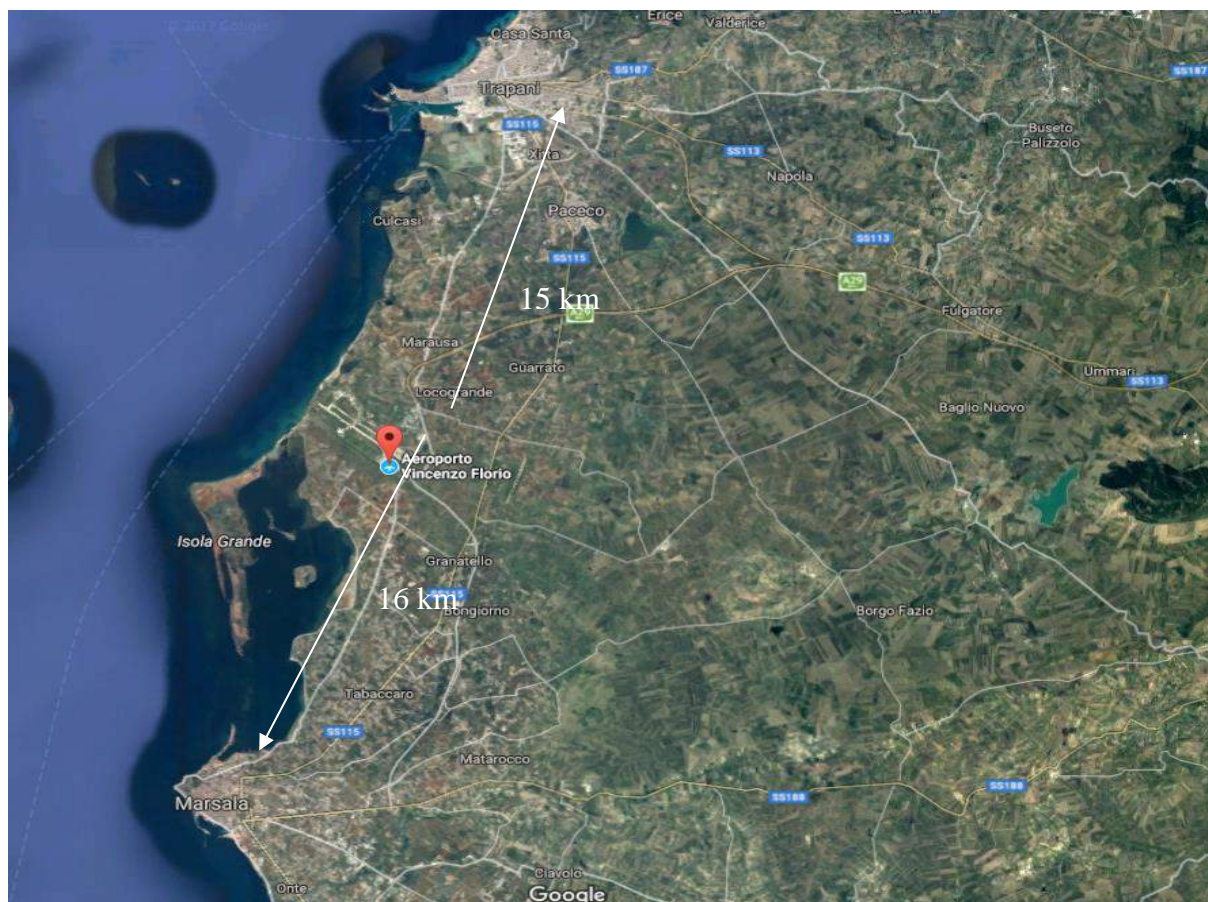
## INDICE

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 4      | DESCRIZIONE DEL SEDIME E DELL'INTORNO AEROPORTUALE.....                                     | 3  |
| 4.1    | Mappa che indichi la distanza dell'aeroporto dalle città più vicine. ....                   | 3  |
| 4.3    | Mappa delle infrastrutture ed equipaggiamenti aeroportuali siti al di fuori del sedime..... | 5  |
| 4.4    | Descrizione caratteristiche fisiche dell'aeroporto .....                                    | 5  |
| 4.4.1  | Dimensioni, pendenze, elevazione, distanze dichiarate.....                                  | 5  |
| 4.4.2  | Strip RWY 13R/31L.....  | 6  |
| 4.4.3  | RESA – CLEARWAY e STOPWAY .....   | 6  |
| 4.4.4  | Vie di rullaggio (TAXIWAYS).....  | 7  |
| 4.4.5  | Piazzale (apron) e piazzole di sosta (aircraft stands).....                                 | 10 |
| 4.4.6  | Elevazione e temperatura di riferimento dell'aeroporto, variazione magnetica .....          | 11 |
| 4.4.7  | Livello di protezione del servizio antincendio .....  | 11 |
| 4.4.8  | Aiuti visivi.....   | 12 |
| 4.4.9  | Attivazione, caratteristiche e descrizione degli Aiuti Visivi Luminosi .....                | 15 |
| 4.4.10 | Faro d'aeroporto .....  | 15 |
| 4.4.11 | Luci d'avvicinamento (sistema ridotto e SALS) .....   | 16 |
| 4.4.12 | PAPI.....   | 16 |
| 4.4.13 | Luci di Pista.....  | 16 |
| 4.4.14 | Luci di bordo TAXIWAYS.....   | 17 |
| 4.4.16 | Luci e segnalatori di piazzale .....  | 17 |
| 4.4.17 | Dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale e verticale .....                      | 18 |
| 4.4.18 | Aiuti non Visivi.....   | 22 |
| 4.4.19 | Ostacoli significativi alla navigazione aerea. ....   | 24 |
| 4.5    | Descrizione dei flexibility tools e limitazioni operative.....                              | 25 |
| 4.6    | Descrizione del tipo di operazioni che l'aeroporto è autorizzato a condurre. ....           | 28 |

## 4 DESCRIZIONE DEL SEDIME E DELL'INTORNO AEROPORTUALE

### 4.1 Mappa che indichi la distanza dell'aeroporto dalle città più vicine.

L'aeroporto di Trapani Birgi è un aeroporto militare aperto al traffico civile. È situato, in posizione sostanzialmente equidistante, tra le due principali città della Sicilia Occidentale: Marsala e Trapani.



Di seguito si riporta una tabella con le distanze in Km che separano l'aeroporto dai principali centri urbani:

| <b>Distanze in KM da e per l'aeroporto</b> |        |
|--|--------|
| Trapani                                    | 15 km  |
| Marsala                                    | 16 Km  |
| Mazzara del Vallo                          | 44 Km  |
| Palermo                                    | 115 km |
| Agrigento                                  | 170 km |

## 4.2 Mappe e cartografie dettagliate con l'esatta ubicazione dell'aeroporto ed i relativi confini, indicazione del punto di riferimento dell'aeroporto (arp), il layout delle piste, delle vie di rullaggio, del piazzale, degli aiuti visivi, dei radio aiuti alla navigazione e degli indicatori di direzione del vento.

Nella tabella che segue si indicano le mappe e la cartografia cui fare riferimento per l'illustrazione di quanto in oggetto:

| DOCUMENTAZIONE CARTOGRAFICA |  |  |
|-----------------------------|--|--|
| ID                          | TITOLO   | ALLEGATO   |
| 1                           | Posizione Aerodrome Reference Point  | ✓ All. C1 sez 4. AIP – AD 2 LICT 2-1 – 24.05. 2015   |
| 2                           | Layout delle piste, delle vie di rullaggio e del piazzale (APRON)  | ✓ All. C1 sez 4. AIP – AD 2 LICT 2-1 – 24.05.2015<br>✓ All. C2 sez 4.AIP – AD 2 LICT 2-3 –31.03.2016   |
| 3                           | Pendenze RWY-Strip RWY-TWY-STRIP TWY ed APRON  | ✓ All. C3 sez.4 Planimetria generale – Area Movimento.   |
| 4                           | Segnaletica aeroportuale orizzontale   | ✓ All. C4-1 e All.C4-2 sez 4 Planimetria generale <i>markings</i> e <i>signs RWY</i>   |
| 5                           | Segnaletica aeroportuale verticale   | ✓ All.C4-3 e All.C4-4 sez.4 Planimetria generale Marking Apron   |
| 6                           | AVL  | ✓ All.C6-1 ed All.C6-2 sez.4 Planimetria piano quotato RWY 13R/31L- Strip RWY 13R/31L-TWY e STRIP-APRON<br>✓ All. C.12 Sez. 4 – Planimetria distanze dei Signs da bordo RWY e TWYs.  |
| 7                           | Aree critiche e sensibili del LLZ e del GP dell'ILS  | ✓ All.C5 sez.4 Planimetria aree LLZ e GP   |
| 8                           | Collocazione degli aiuti alla navigazione all'interno  | ✓ All. C1 sez 4 AIP – AD 2 LICT 2-1 –24.05.2015<br>✓ All. C3 sez.4 Planimetria generale – Area Movimento   |
| 9                           | Layout del piazzale, con dettaglio degli stands, della Apron TWY e dei GATE di ingresso ed uscita dal piazzale | ✓ All.C4-3 e All.C4-4 sez.4 Planimetria generale Marking Apron<br>✓ All.C6 sez.4 Rilievi Piano-Altmetrici con indicazione delle pendenze – Area di Movimento<br>✓ All.C7 sez.4 Planimetria Taxiways<br>✓ All.C8 sez. 4 Strip Taxiways<br>✓ All.C9-1 e All.C9-2 Apron Clearance |
| 10                          | Carta Ostacoli di tipo B   | ✓ All.C10 sez.4 Carta Ostacoli di tipo B   |
| 11                          | Taxiways Curves  | ✓ All.C11-sez.4 Simulazione Path Planner-Taxiways Curves   |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

### 4.3 Mappa delle infrastrutture ed equipaggiamenti aeroportuali siti al di fuori del sedime

L'unico equipaggiamento collocato al di fuori del sedime aeroportuale è il radioaiuto alla navigazione VORTAC "TRP", lat. 37°53'46"N - long. 12°30'48" E (rif. AIP – Italia AD 2 LIC1 1-8 e AD 2 LIC1 2-1 (All. C1 sez 4.)).

### 4.4 Descrizione caratteristiche fisiche dell'aeroporto

L'aeroporto di Trapani Birgi ha un *Aerodrome Reference Code* classificato come **4C**.

Tuttavia è opportuno far presente che tale classificazione fa riferimento alle sole operazioni condotte con aeromobili civili; l'aeroporto infatti è costantemente interessato da operazioni di aeromobili militari o di aeromobili civili che operano per conto dell'AM o della NATO con classificazione ICAO sino a "F"; le infrastrutture dell'area di manovra aeroportuale rispondono infatti ai requisiti delle CS ADR.DSN fissati per categorie superiori alla "C"; al momento soltanto l'assenza, in apron civile, di piazzole adeguate limita la classificazione a "C" per le operazioni di aviazione civile.

#### 4.4.1 Dimensioni, pendenze, elevazione, distanze dichiarate.

**La pista 13R/31L** dell'aeroporto di Trapani Birgi (unica pista utilizzabile per l'aviazione civile) è orientata in direzione 126°, percorsa in un senso, e 306° percorsa nell'altro senso, ha una lunghezza di 2695 m, una larghezza di 45 m.

La pista presenta le seguenti caratteristiche di pendenza:

- ✓ PENDENZA TRASVERSALE MEDIA 1,49%;
- ✓ PENDENZA LONGITUDINALE MEDIA 0,185%,

La superficie è in conglomerato bituminoso, con testate in calcestruzzo, PCN: 89 F/A/W/T.

Pur non essendo requisito richiesto per aeroporti classificati "C", da entrambi i lati, oltre i bordi della pista, sono presenti banchine (*sholuders*) di 7,5m ciascuna, pavimentate ed a livello con la stessa. Sulle banchine sono presenti canali di drenaggio lungo cui sono posizionati pozzetti di raccolta delle acque. I canali di drenaggio sono interrotti in corrispondenza dell'intersezione della pista con le vie di rullaggio.

Le distanze dichiarate della pista 13R/31L sono le seguenti:

| Designazione<br>RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m)     | LDA (m) |
|---------------------|----------|----------|--------------|---------|
| <b>13R</b>          | 2695     | 2996     | 2695 (2996*) | 2695    |
| <b>31L</b>          | 2695     | 3105     | 2695 (3052*) | 2448    |
| INT TAKE-OFF D      | 2437     | 2847     | 2437 (2738*) |         |
| INT TAKE-OFF G      | 2437     | 2847     | 2437 (2738*) |         |
| INT TAKE-OFF C      | 2000     | 2410     | 2000 (2301*) |         |

\*valore considerando la Stopway militare.

Si evidenzia inoltre che la Main Taxiway è utilizzata anche come **pista 13L/31R**, riservata esclusivamente all'impiego militare per operazioni di decollo ed atterraggio.

In ogni caso sono escluse operazioni di atterraggio/decollo contemporanee sulle due piste durante operazione con traffico aereo civile.

| Elevazione soglia pista |              |
|-------------------------|--------------|
| THR                     | ELEV.        |
| <b>13R</b>              | <b>9 FT</b>  |
| <b>31L</b>              | <b>24 FT</b> |

#### 4.4.2 Strip RWY 13R/31L

La striscia di sicurezza contenente la pista 13R/31L si estende simmetricamente rispetto all'asse pista ed ha le seguenti dimensioni:

| (RUNWAY STRIP 13R/31L) |
|------------------------|
| DIMENSIONI (m)         |
| 2815 x 300             |

Tale strip è caratterizzata da alcune non conformità ai requisiti richiesti (presenza di manufatti, pendenza e portanza non adeguati) che hanno comportato la definizione di specifiche misure di deviazione (SC e DAAD), meglio indicate al successivo punto 4.5, e l'adozione delle importanti limitazioni operative indicate al punto 4.6

#### 4.4.3 RESA – CLEARWAY e STOPWAY

Le aree di RESA si sovrappongono parzialmente alle esistenti STOPWAYS RWY 13R (301m x 45m) e per RWY 31L (357m x 45m), Stopways di uso esclusivamente militare.

Pertanto le RESA per le operazioni dell'Aviazione Civile, hanno le seguenti dimensioni:

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

- ✓ RESA 13R: lunghezza 240m x larghezza 90 mt;
- ✓ RESA 31L: lunghezza 240m x larghezza 90 mt.

Tali aree di sicurezza di fine pista traggono il requisito di cui alla CS ADR-DSN.C.215 (a)(1) e si presentano, nella parte centrale e per una larghezza di 51 m, con una pavimentazione avente le stesse caratteristiche della pista di volo; per il resto i restanti 39 metri si compone di due strisce (di 19,5m ciascuna) in manto erboso aventi le caratteristiche richieste per la *clear and graded area* della *strip* di pista.

La pista è dotata inoltre di due CLEARWAYS che si estendono sul prolungamento della RWY13R per 301 m e sul prolungamento della RWY31L per 410 m, entrambe con una larghezza pari a 150m.

#### 4.4.4 Vie di rullaggio (TAXIWAYS)

L'aeroporto di Trapani è dotato di **10 taxiways** utilizzabili per operazioni di aeromobili civili, così distinguibili:

- MAIN TAXIWAY, parallela alla pista 13R/31L;
- TWYs A-B-C-D-E-, di raccordo tra RWY 13R/31L e la MAIN TAXIWAY (pista militare);
- TWYs G-H-N di collegamento tra la pista 13R/31L ed il piazzale aviazione civile.
- TWY F – (militare utilizzabile solo in casi eccezionali e previa autorizzazione).

Si tiene a precisare che alcune TWY hanno dimensioni e caratteristiche che consentirebbero l'attribuzione di una classificazione superiore, tuttavia, tenuto conto che la classificazione generale dell'Aeroporto è "C", vengono convenzionalmente classificate anch'esse come "C".

Inoltre l'attribuzione di un codice superiore potrebbe determinare delle non conformità.

In particolare:

- le TWY "C" e "A" sono classificabili "D";
- le TWY "E" "G" e "H" sono classificabili "E";
- le MAIN TAXIWAY e la "N" sono classificabili "F".

Di seguito, si riportano le loro principali caratteristiche:

##### 4.4.4.1 MAIN TAXIWAY (Pista 13L/31R militare).

Come detto al precedente punto 4.4.1 l'aeroporto di Trapani è dotato di una Via di Rullaggio Principale (MAIN TAXIWAY), parallela alla pista 13R/31L; la MAIN TAXIWAY viene utilizzata anche come pista (RWY 13L/31R) secondaria esclusivamente per fini militari; infatti non riporta marking di via di rullaggio ed è invece dotata di marking completo di pista, compresa designazione, sistema luminoso di avvicinamento, PAPI, sistema di luci di bordo pista oltre che tabelle distanziometriche (DRS) e sistemi BLISS BAK; è altresì completata dalla presenza di stopways (con relative luci) e di clearways.

Per le operazioni di rullaggio degli aeromobili civili nelle ore notturne è altresì equipaggiata di sistema di luci di bordo taxiway, interbloccato con i sistemi di luci pista.

La pavimentazione della MAIN TAXIWAY è in asfalto e conglomerato cementizio, con lunghezza di 2579m, larghezza pari a 30m e PCN: 49 F/B/W/T.

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

Viene considerata l'esistenza di una strip di taxiway di 52m di larghezza complessiva (26m per lato).

#### 4.4.4.2 TWY "A"

E' situata presso la soglia pista 13R, lato monte, in posizione pressoché ortogonale alla pista stessa, con una lunghezza di circa 180 m. La pavimentazione è in calcestruzzo con PCN 88 R/C/W/T.

Una porzione della TWY A è utilizzata inoltre come '*holding bay*' dai soli aeromobili militari, con larghezza complessiva di circa 60 m.

Presenta una pendenza longitudinale media pari a 0,06% e trasversale pari a 0,21%.

Oltre i bordi della TWY esistono due canali di drenaggio delle acque lungo cui sono presenti pozzetti di raccolta.

La larghezza della TWY A è di 22 m, mentre la larghezza complessiva comprese le *shoulders* è di 35m nel lato più stretto; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY "A" è codificabile con la lettera "C".

E' infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.3 TWY "B"

È situata circa 900 m dopo soglia pista 13R, lato monte, in posizione pressoché ortogonale alla pista stessa, con una lunghezza di circa 180 m. La pavimentazione è in calcestruzzo con PCN 85/R/C/W/T.

Si presenta con una pendenza longitudinale media pari a 0,06% e trasversale pari a 0,70%.

La larghezza della TWY B è di 14 m, mentre la larghezza complessiva comprese le *shoulders* è di 21m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY "B" è codificata con la lettera "B" e quindi utilizzabile da aeromobili con apertura alare massima di 24m (AIP ITALIA AD 2 LICT 1-8, Item 20, box 3, 2). E' infine immersa in una strip di taxiway di 20m per lato.

#### 4.4.4.4 TWY "C"

E' situata circa 2000m dopo soglia pista 13R, lato monte, in linea con l'opposta TWY "H", in posizione ortogonale all'asse pista e con lunghezza di circa 180 m. La pavimentazione è in calcestruzzo con PCN 120 R/C/W/T.

Si presenta con una pendenza longitudinale media pari a 0,11% e trasversale pari a 0,52%.

La larghezza della TWY "C" è di 18 m, mentre la larghezza complessiva comprese le *shoulders* è di 40m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY "C" è codificabile con la lettera "C". E' infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.5 TWY "D"

E' situata presso la soglia della pista 31L, lato monte, in posizione pressoché ortogonale alla pista, con una lunghezza di circa 180 m. La pavimentazione è in calcestruzzo con PCN 55 R/B/W/T.

Una porzione della TWY "D" è parzialmente utilizzata inoltre come '*holding bay*' dai soli aeromobili militari, con larghezza complessiva di circa 50 m.

Si presenta con una pendenza longitudinale media pari a 0,1% e trasversale pari a 0,3%.



|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

La larghezza della TWY “D” è di 23 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders* è di 30m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY “D” è codificabile con la lettera “C”. E’ infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.6 TWY “E”

E’ situata presso la testata pista 31L, lato monte, ed ha una lunghezza di circa 239 m. La pavimentazione è in asfalto con PCN 110 F/A/W/T.

Si presenta con una pendenza longitudinale media pari a 1,40% e trasversale pari a 0,49%.

La larghezza della TWY “E” è di 23 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders* è di 35m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY “E” è codificabile con la lettera “C”. E’ infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

NOTA: La attuale posizione della RHP “E” è tale per cui la presenza sulla RHP di aa/mm o mezzi costituisce infrazione alla “superficie di avvicinamento RWY31L”. Pertanto, in caso di operazioni di aeromobili in avvicinamento per RWY31L, non sarà consentito dalla TWR l’impegno della TWY “E”.

#### 4.4.4.7 TWY “F” (militare)

È situata circa 900 m dopo soglia pista 13R, lato mare di fronte alla TWY “B”, con una lunghezza di circa 260 m, conduce all’apron militare “Z”. La pavimentazione è in asfalto con PCN 29 F/A/W/T.

La TWY “F” è riservata all’impiego da parte di Aeromobili militari, fatta salva espressa autorizzazione rilasciata dall’AM per l’uso estemporaneo da parte di aeromobili civili.

La larghezza della TWY “F” è di 18 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders*, è di 38m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY “F” è codificabile con la lettera “C”. E’ infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.8 TWY “G”

E’ situata presso la soglia pista 31L, lato mare, ha posizione pressoché ortogonale alla pista, una lunghezza di circa 138 m. La pavimentazione è in asfalto con PCN 69 F/A/W/T.

Si presenta con una pendenza longitudinale dello 0,68%. La pendenza trasversale, presentandosi il raccordo a schiena d’asino, da un lato è inferiore a 0,3% e dall’altro è inferiore all’1,1%.

La larghezza della TWY “G” è di 24 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders* è di 38m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY “G” è codificabile con la lettera “C”. E’ infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.9 TWY “H”

E’ situata a circa 400 m dalla soglia pista 31L, lato mare, ha una lunghezza di circa 380 m.

La pavimentazione è in asfalto con PCN 51 F/A/W/T.

Si presenta con una pendenza longitudinale dello di 0,7% e trasversale dello a 0,7%.

La larghezza della TWY "H" è di 23 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders* è di 40m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY "H" è codificabile con la lettera "C". E' infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato.

#### 4.4.4.10 TWY "N"

Taxiway parallela alla pista di volo, con una lunghezza di circa 265m, che collega tra loro le TWYs "G" ed "H" e quest'ultime con i GATE di accesso/uscita dall'apron civile (cd. Gate 2 e Gate 1).

La pavimentazione è in asfalto con PCN 74 F/A/W/T.

La larghezza della TWY "N" è di 27 m, mentre la larghezza complessiva minima comprese le *shoulders* è di 42m; pertanto secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.D.305, la TWY "N" è codificabile con la lettera "C". E' infine immersa in una strip di taxiway di 26m per lato

**Tabella Riepilogativa delle caratteristiche dei raccordi**

|                               | MAIN TWY | A                      | B                      | C                      | D                     | F (militare) | E                       | G                         | H                     | N       |
|-------------------------------|----------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------|---------|
| Classificazione               | C        | C                      | B                      | C                      | C                     | C            | C                       | C                         | C                     | C       |
| Larghezza superficie portante | 30m      | 22m                    | 14m                    | 18m                    | 15m                   | 18m          | 23m                     | 24m                       | 23m                   | 27m     |
| Lunghezza                     | 2579m    | 180m                   | 180m                   | 180m                   | 180m                  | 260m         | 239m                    | 138m                      | 380m                  | 265m    |
| Larghezza Strip TWY           | 26m      | 26 mt                  | 20 mt                  | 26 mt                  | 26 mt                 | 26 mt        | 26 mt                   | 26 mt                     | 26 mt                 | 26 mt   |
| Portanza PCN                  | 49       | 88                     | 85                     | 120                    | 55                    | 29           | 110                     | 69                        | 51                    | 74      |
| Finitura Superficie           | Asf/CLS  | Cls                    | Cls                    | Cls                    | Cls                   | asfalto      | asfalto                 | asfalto                   | asfalto               | asfalto |
| Pendenza longitudinale        | //       | P <sub>L</sub> = 0,06% | P <sub>L</sub> = 0,06% | P <sub>L</sub> = 0,11% | P <sub>L</sub> = 0,1% | //           | P <sub>L</sub> = 1,40%  | P <sub>L</sub> = 0,68%    | P <sub>L</sub> = 0,7% | //      |
| Pendenza trasversale          | //       | P <sub>T</sub> = 0,21% | P <sub>T</sub> = 0,70% | P <sub>T</sub> = 0,52% | P <sub>T</sub> = 0,3% | //           | <P <sub>T</sub> < 0,49% | 0,3<P <sub>T</sub> < 1,1% | P <sub>T</sub> = 0,7% | //      |

#### 4.4.5 Piazzale (apron) e piazzole di sosta (aircraft stands)

L'aeroporto di Trapani è dotato di un piazzale per la sosta degli aeromobili in conglomerato bituminoso e cls, per un'estensione pari a circa 77.252 mq.; il piazzale è collegato con l'area di manovra, TWY "N", mediante i GATES 1 e 2.

Il piazzale ha i seguenti valori di PCN:

dallo stand 301 allo stand 305 – PCN 120 R/B/W/T (CONCRETE);

dallo stand 306 allo stand 309 – PCN 62 F/A/W/T (ASPHALT).

Le aree del piazzale sono state suddivise in modo da poter avere contemporaneamente 9 aeromobili ICAO Code “C” in sosta, garantendo una separazione tra un aeromobile in sosta e gli altri aeromobili o i manufatti di almeno 4,5m, come previsto dalla CS ADR-DSN.E.365 (b) code letter “C”.

Tutti gli stand definiti sul piazzale, numerati da 301 a 309, sono di tipo *self manouvering*, cioè tali che l'aeromobile possa essere spostato dal pilota sul piazzale seguendo la segnaletica ovvero con le indicazioni di un addetto al *marshalling*.

Lo stand n.302 è identificato come “Isolated aircraft parking position” secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.F.370

Gli aeromobili con apertura alare di massimo 31 m, con assistenza obbligatoria del *follow-me* e del *marshaller*, possono essere posizionati in sosta sulle aree degli *stands* da 301 a 304 e dello *stand* 309 senza riferimento ai *markings* esistenti al fine di consentire, quale misura di *contingency*, di accogliere richieste di sosta con la prua al vento di aa/mm che ne abbiano la necessità; la stessa deroga può essere utilizzata, su indicazione del *PH Operations*, al fine di ottimizzare l'impiego degli spazi disponibili. In ogni caso devono essere sempre garantite le separazioni (4,5m) di cui alla CS ADR-DSN.E.365 (b) code letter “C” rispetto ad ogni edificio o aeromobile adiacente.

La pendenza del piazzale, come prescritto dal Regolamento, è dappertutto inferiore all'1% in qualsiasi direzione; non è mai verso il terminal.

#### 4.4.6 Elevazione e temperatura di riferimento dell'aeroporto, variazione magnetica

|   |   |                                |
|---|---|--------------------------------|
| 1 | Elevazione e temperatura di riferimento   | 25 FT – 30.5°C                 |
| 2 | Variazione magnetica e Variazione annuale | 1° 39' E (2006.12) / 4° 77'' E |

#### 4.4.7 Livello di protezione del servizio antincendio

In relazione a quanto previsto in AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) e AMC4 ADR.OPS.B.010 (a)(2) il servizio di soccorso ed antincendio assicurato dal locale distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco è di Categoria ICAO 7 (1).

Da sottolineare che, in forza dell'accordo VVF-AM-ENAC-AIRGEST, intervenuto il 21.12.2016, la dotazione di veicoli antincendio e le quantità di agenti estinguenti normalmente disponibili corrispondono alla Categoria ICAO 10.

<sup>1</sup> Cat. 7: aeromobili di lunghezza complessiva non superiore a 49m e fusoliera di larghezza sino a 5m (ved. Table 1 in AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2))

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br><br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

#### 4.4.8 Aiuti visivi

Gli aiuti visivi si dividono in dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale e verticale e Aiuti Visivi Luminosi (AVL). I dispositivi di segnalazione e le segnaletiche orizzontali e verticali forniscono ai piloti ed ai conducenti dei mezzi indicazioni di guida e informazioni. Gli AVL sono costituiti da un insieme di “luci” di caratteristiche diverse, altrimenti denominate “segnali”. Quest’ultimo termine di norma definisce il dispositivo reale, che emette il fascio luminoso richiesto e che risulta composto da lampada, riflettore, lenti, filtri colorati, involucri trasparenti, struttura metallica, collegamenti elettrici, sistemi di montaggio e fissaggio

##### 4.4.8.1 Competenze sull'aeroporto di Trapani-Birgi

Poiché l'aeroporto di Trapani Birgi è un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, l'Aeronautica Militare è titolare delle parti in attribuzione che riguardano le infrastrutture di volo e gli impianti. Tra questi ultimi in particolare gli Aiuti Visivi, anche quelli Luminosi, in area di manovra aeroportuale. La materia è regolata da specifico Accordo (LoA AM-AIRGEST n. 12.3 “Manutenzione Aiuti Visivi ed Impianti Elettrici”)

In caso di riduzioni del livello di servizio e ad interventi sull'area di manovra, nonché afferenti ad interventi riguardanti gli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di proprietà della Difesa, l'AM dovrà informare tempestivamente il Gestore per le successive eventuali determinazioni e comunicazioni di ufficio che lo stesso dovrà effettuare nei confronti delle preposte autorità. In proposito si evidenzia che il Centro Operativo di Base del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, trasmette giornalmente ad AIRGEST, via posta elettronica, la scheda riepilogativa dello stato di efficienza degli AVL. A tal riguardo si rimarca che, in riferimento alla Convenzione per l'affidamento della concessione nell'aeroporto militare aperto al traffico civile di Trapani – Birgi del 27.Giugno 2012, in caso di riduzioni del livello di servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto gestito, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione area afferenti la struttura aeroportuale - ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) - il Gestore (**AIRGEST**) **dovrà informare tempestivamente l'ENAC e l'Aeronautica Militare, i vettori e tutti i soggetti interessati al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti.**

In riferimento agli aiuti visivi esistenti sul piazzale civile aeromobili, la competenza in capo alla Società di gestione Airgest riguarda:

- l'esercizio e la manutenzione delle luci dei segnalatori di colore blu di bordo piazzale civile;
- l'esercizio e la manutenzione dei proiettori di illuminazione *Apron* civile;
- l'esercizio e la manutenzione di tutti gli altri aiuti visivi.

##### 4.4.8.2 Circuiti di alimentazione e sistemi di regolazione dell'intensità luminosa degli AVL

La procedura per l'impiego operativo degli impianti AVL adottata dall'AM è la seguente:

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

- tutti gli AVL, ad eccezione dell'illuminazione degli ostacoli e dei fari aeronautici, sono controllabili singolarmente, con garanzia di una regolazione a più livelli della loro intensità luminosa;
- il funzionamento e la regolazione degli AVL sono assicurati da appositi sistemi di regolazione e comando a distanza, presenti sia nella Torre di Controllo che nella Cabina Elettrica dedicata<sup>2</sup>;
- la configurazione dei circuiti serie a corrente costante che compongono il sistema di alimentazione degli AVL è tale per cui il manifestarsi di un guasto in un circuito non comporta la caduta di funzionamento degli altri;
- al fine di assicurare la massima continuità di funzionamento, il collegamento degli impianti è assicurato con la cd tecnica di "collegamento incrociato", per cui unità o lampade adiacenti sono alimentate da regolatori distinti. In particolare, sono presenti:
  - a) due circuiti distinti con collegamento incrociato per ciascuno dei seguenti sistemi:
    - luci di avvicinamento (SALS RWY13R e 31L);
    - luci di bordo pista;
    - luci di soglia RWY13R e 31L;
    - fine pista RWY13R e 31L;
    - in generale tutti i circuiti (bordo TWYs, RGL ecc.) ad esclusione delle luci di bordo delle TWY G, H, N e delle luci di bordo del nuovo piazzale civile.
  - b) un circuito distinto per ciascuno dei seguenti sistemi:
    - TWY G, H, N nonché del nuovo piazzale civile.

La continuità di alimentazione elettrica dei circuiti sopra menzionati è assicurata da un sistema di alimentazione primario di rete e da un sistema di alimentazione secondario costituito da appositi gruppi elettrogeni; la continuità assoluta è garantita dalla presenza di appositi UPS. Lo Switchover time<sup>3</sup> dei sistemi AVL di bordo, soglia e fine pista della RWY 13R/31L è di 1 secondo.

**NB.** La MAIN TAXIWAY, essendo anche utilizzata come RWY13L/31R militare, è dotata sia di un sistema di luci di bordo pista che di un sistema di luci di bordo TWY di colore blu, sistemi interbloccati in modo da impedirne l'uso simultaneo come previsto dalle specifiche (ved. CS ADR-DSN.M.720 (a)(3) e CS ADR-DSN.S.885 (c)).

#### 4.4.8.3 Sistemi di monitoraggio automatico degli AVL

Il sistema di monitoraggio dei sistemi AVL è installato sia in Torre di Controllo che in Cabina Elettrica ed è tale da:

- a) fornire informazioni circa lo stato di efficienza delle singole componenti degli AVL,

<sup>2</sup> Ved. CS ADR-DSN.S.890.

<sup>3</sup> Ved. GM1 ADR-DSN.S.875 (c).

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL’AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

visualizzandole con continuità.

Le informazioni fornite comprendono:

- circuito di una sezione di impianto AVL attivo/non attivo;
- informazioni sul funzionamento del sistema (intensità luminosa corretta entro i limiti previsti; percentuale di lampade guaste);

b) segnalare condizioni di allarme mediante idonei avvisi acustici e visivi.

Il sistema di monitoraggio attiva un allarme acustico e visivo, al fine di attirare l’attenzione del gestore degli AVL, al verificarsi di una discordanza tra una selezione effettuata e la relativa funzione di verifica ovvero ogni qualvolta una sezione degli AVL, se selezionata, risulti guasta, non s’illumina o qualora il livello di efficienza di ciascuna sezione dei sistemi AVL scenda al di sotto dei valori previsti.

#### 4.4.8.5 Gestione delle avarie/anomalie agli impianti AVL

Nel caso in cui i sistemi di alimentazione vadano completamente fuori servizio, ovvero qualora si rilevino avarie, anomalie e/o circostanze costituenti causa di situazioni di effettivo o potenziale pericolo per la sicurezza degli aeromobili, il gestore degli AVL (Aeronautica Militare) deve comunicare tale situazione alla Torre di Controllo, all’ENAC e al Gestore aeroportuale AIRGEST.

L’ Aeronautica Militare, a sua volta, notifica mediante NOTAM il disservizio; gli equipaggi di condotta degli aeromobili vengono informati anche dal servizio di Informazioni Volo assicurato dagli enti ATC (TWR e APP).

Nel caso in cui l’avaria o l’anomalia riguardi un sistema AVL di competenza del Gestore aeroportuale, sarà il Gestore aeroportuale a comunicare tale situazione alla TWR, all’ ENAC e all’aeronautica Militare. In tal caso sarà AIRGEST a provvedere alla notifica dell’avaria mediante richiesta di pubblicazione NOTAM. gli equipaggi di condotta degli aeromobili vengono informati anche dal servizio di Informazioni Volo assicurato dagli enti ATC (TWR e APP)<sup>4</sup>.

#### 4.4.8.6 Manutenzione dei sistemi AVL<sup>5</sup>

La normativa applicabile in materia prevede che il gestore degli impianti AVL deve predisporre un programma di manutenzione ordinaria e preventiva, adeguato alla necessità di mantenere nel tempo l’efficienza dei sistemi AVL.

Considerato quanto precisato per la manutenzione e la verifica tecnica di tutti i sistemi AVL in area di manovra si rimanda ai piani e ai programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria in capo all’Aeronautica Militare

Per quanto concerne la manutenzione e la verifica tecnica dei sistemi AVL nel piazzale civile si rimanda al piano e al programma di manutenzione redatto dal gestore aeroportuale.

<sup>4</sup> Vedi LoA AM-AIRGEST n.12.3 “Manutenzione Aiuti Visivi ed Impianti Elettrici”

<sup>5</sup> Vedi nota precedente.

|  |                             |   |
|--|-----------------------------|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b> | EDIZIONE-01   |
|  |                             | REVISIONE-00  |
| M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO   |                             | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

#### **4.4.9 Attivazione, caratteristiche e descrizione degli Aiuti Visivi Luminosi**

##### *4.4.9.1 Attivazione degli AVL*

La TWR provvede all'attivazione degli AVL entro 1 minuto dalla chiamata di un aeromobile in avvicinamento e comunque almeno 15 minuti prima dell'orario stimato di arrivo o di decollo; gli AVL restano attivi fino a 15 minuti dopo l'atterraggio o decollo.

Il sistema degli AVL viene attivato nelle seguenti condizioni:

- di Giorno nei casi in cui la visibilità sia inferiore a 5 km o il ceiling sia inferiore a 700Ft, oppure sia richiesto dal pilota
- di notte: indipendentemente dalle condizioni meteorologiche.

##### *4.4.9.2 Struttura dei segnali*

La struttura dei dispositivi AVL soddisfa i seguenti requisiti (schede tecniche del costruttore dei singoli dispositivi e i relativi certificati di conformità sono stati trasmessi in formato elettronico da AM ad AIRGEST il 4.12.2017):

1. I segnali sopraelevati di parte delle luci di avvicinamento e i relativi supporti sono tutti frangibili;
2. I segnali sopraelevati di pista e taxiways sono frangibili. La loro altezza massima e la distanza dal bordo pavimentato è tale da garantire un'adeguata separazione dalle eliche e dalle gondole motore dei jet.
3. I segnali con struttura incassata, quando lo sono, sono leggermente sporgenti (a semilivello) e comunque complanari (a livello), rispetto alle pavimentazioni aeroportuali in cui essi sono inseriti.
4. Il calore smaltito dalla superficie esterna dei segnali con luce incassata non determina - nella zona a contatto con il pneumatico di un aeromobile - una temperatura superiore a 160°C, per una durata del contatto di 10 minuti.

Sono comunque previste regolazioni separate dell'intensità per garantire che i seguenti sistemi possano funzionare ad intensità compatibili tra loro:

- (a) sistema luminoso di avvicinamento;
- (b) luci di bordo pista;
- (c) luci di soglia;
- (d) luci di fine pista.

#### **4.4.10 Faro d'aeroporto**

È installato un faro d'aeroporto che emette lampi a luce bianca per assistere i piloti nel localizzare e identificare l'aeroporto durante le ore notturne. Il faro è posizionato sul tetto della Torre di Controllo.

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

#### 4.4.11 Luci d'avvicinamento (sistema ridotto e SALS)

I sistemi di luci di avvicinamento luminoso semplificato (RWY13R) e ALS ridotto (RWY31L) installati a Trapani Birgi sono costituiti da:

- (a) una fila di luci poste sul prolungamento dell'asse pista sia 13R che 31L fino alla distanza, di 420 m dalla soglia;
- (b) doppie luci sul prolungamento dell'asse pista prima della soglia 31L tra i 300m e i 420m;
- (c) due file di luci costituenti due barre trasversali poste rispettivamente ad una distanza di m 150 e di m 300 dalla soglia della pista.

Le luci della barra trasversale sono:

- (a) allineate lungo un segmento orizzontale, che risulta ortogonale alle luci d'asse e bisecato dal prolungamento dell'asse pista;

Le luci d'asse dell'ALS ridotto 31L e del SALS 13R sono poste a 30 m tra loro.

Il SALS e ALS ridotto sono costituiti da luci fisse, di colore bianco variabile. Le unità luminose del sistema sono costituite da sorgenti luminose singole.

Si specifica che la presenza del ALS ridotto per la RWY31L soddisfa il requisito secondo la GM1 ADR-DSN.M.630, in quanto si applicano limitazioni rispetto alle minime di CATI (minima di 1000m di visibilità per l'avvicinamento RWY31L con procedura ILS).

#### 4.4.12 PAPI

I sistemi PAPI installati sull'aeroporto di Trapani Birgi sono composti da 4 unità, equidistanti fra loro. Un sistema è ubicato sul lato sinistro della pista 13R, con pendenza 2° 31'(6) e l'altro sul lato destro della 31L, con pendenza 3°.

Anche per questo sistema è installato un sistema di regolazione dell'intensità luminosa comandato dagli addetti al controllo traffico della torre di controllo.

#### 4.4.13 Luci di Pista

##### 4.4.13.1 Luci di bordo pista

L'impianto di illuminazione bordo pista 13R/31L è composto da due file di luci omnidirezionali, sistemate parallelamente all'asse pista e da esso equidistanti.

Le luci omnidirezionali, poste a circa 60m l'una dall'altra, sono sistemate lungo i bordi della pista, disposte simmetricamente rispetto al suo asse.

L'alimentazione è realizzata con due circuiti indipendenti, che consentono l'alternanza dei singoli segnali sui due circuiti.

<sup>6</sup> Il sistema installato sulla RWY13R ha una pendenza non coerente con la pendenza nominale delle procedure di avvicinamento strumentale pubblicate in AIP per l'aviazione civile. E' stata richiesta da AIRGEST la modifica a 3° dell'orientamento.



|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

#### 4.4.13.2 Luci di soglia

In corrispondenza della soglia pista 31L, soglia spostata di 247m, sono installate 16 lampade verdi incassate oltre alle ali di soglia costituite da 5 luci sopraelevate per lato, per un totale di 26 luci.

Sulla soglia pista 13R sono installate invece due barre, ciascuna di cinque luci a semilivello e due ali di soglia con cinque luci sopraelevate per bordo, per un totale di 20 luci.

Tutte le luci indicate giacciono lungo una fila ortogonale all'asse pista proprio in corrispondenza della soglia pista.

#### 4.4.13.3 Luci di fine pista

Le luci di fine pista 31L giacciono lungo una retta ortogonale all'asse pista e distante dal fine pista non oltre 3 m. Il sistema risulta composto da n.8 luci incassate, di colore rosso.

Le luci fine pista 13R è composto altresì da n.8 luci rosse incassate.

#### 4.4.13.4 Luci della Zona di Arresto (Stopway militare)

Nelle RESA 13R e 31L sono installate le seguenti luci di STOPWAY di uso militare:

- (a) ai lati della *stopway* militare per la sua intera lunghezza, in prosecuzione e con la stessa spaziatura delle luci di bordo pista;
- (b) al termine della *stopway* e distante non oltre 3 m dal margine esterno della *stopway* militare.

Tali luci sono frangibili e soddisfano il requisito di cui in CS ADR-DSN.C.220.

### 4.4.14 Luci di bordo TAXIWAYS

Lungo tutte le TAXIWAYS al servizio del traffico civile sono installate delle luci di bordo di colore blu conformi a quanto richiesto dalle applicabili CS ADR-DSN.

**NB.** La MAIN TAXIWAY, essendo anche utilizzata come RWY13L/31R militare, è dotata sia di un sistema di luci di bordo pista che di un sistema di luci di bordo TWY di colore blu, sistemi interbloccati in modo da impedirne l'uso simultaneo come previsto dalle specifiche (ved. CS ADR-DSN.M.720 (a)(3) e CS ADR-DSN.S.885 (c)).

### 4.4.15 RGL (Runway Guard Lights)

Tutte le RHPs presenti sulle TWYs (A-B-C-D-E-F-G-H) sono equipaggiate di RGL sia lato destro che sinistro di configurazione A secondo quanto previsto dalla CS ADR-DSN.M.745 fig. M-12.

### 4.4.16 Luci e segnalatori di piazzale

#### 4.4.16.1 Luci di bordo Apron

I bordi del piazzale civile risultano segnalati con apposite luci di colore blu e con segnalatori catarifrangenti di colore blu conformi a quanto richiesto dalle applicabili CS ADR-DSN.

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

Le luci di bordo Apron di colore blu fanno parte integrante del circuito delle luci di bordo TWYs e pertanto facenti parte del circuito elettrico militare, vengono attivate dagli operatori dell'Aeronautica Militare.

#### 4.4.16.2 Illuminazione dell'Apron

Il piazzale civile dell'aeroporto di Trapani birgi è illuminato con idonei proiettori di luce, collocati in modo da fornire livelli di illuminazione adeguati in conformità ai requisiti della CS ADR-DSN.M.750, anche alla posizione di parcheggio isolata.

In particolare il piazzale civile risulta illuminato da n° 7 Torri faro emettenti uno spettro di luce di luminanza conforme ai requisiti CS ADR-DSN.M.750 (d)(2)(i)(A) e (B).

L'alimentazione elettrica, in caso di caduta del sistema primario di rete, è assicurata dalla presenza di gruppi elettrogeni dedicati (CS ADR-DSN.S.880 (d)(6).

L'attivazione e la manutenzione è effettuata a cura del gestore aeroportuale AIRGEST.

#### 4.4.17 Dispositivi di segnalazione, segnaletica orizzontale e verticale

Sull'aeroporto di Trapani Birgi sono disponibili i dispositivi di segnalazione, markings e signs illustrati nell'allegato All.C4 sez.4 e di seguito descritti.

##### 4.4.17.1 Dispositivi di segnalazione

L'aeroporto di Trapani Birgi, in conformità alla CS ADR-DSN.K.490 dispone di tre maniche a vento, due delle quali installate in prossimità degli *aiming points* 13R (a destra) e 31L (a sinistra); una terza WDI è invece installata in prossimità dell'ARP, ed è finalizzata a fornire indicazioni del vento per operazioni militari sulla pista secondaria 13L/31R.

Tutte le WDI sono illuminate<sup>(7)</sup> e l'alimentazione in continuità è assicurata.

Per una illustrazione più dettagliata della loro ubicazione si rimanda all'Aerodrome Chart elaborata pubblicata a cura dell'Aeronautica Militare in AIP ITALIA AD 2 LICT 2-1.

##### 4.4.17.2 Segnaletica verticale - Signs

La segnaletica verticale, illustrata nell'Allegato All.C4 sez.4, è costituita da due diverse categorie di tabelle: a) d'obbligo e b) d'informazione.

##### a) Segnali d'obbligo

I segnali d'obbligo sono costituiti da caratteri bianchi su fondo rosso. Essi non sono associati a segnali di informazione di direzione o di destinazione.

Poiché i segnali d'obbligo hanno illuminazione interna essi dispongono di un'alimentazione elettrica ausiliaria, in analogia con quanto previsto per i corrispondenti aiuti luminosi.

<sup>7</sup> ved. CS ADR-DSN.K.490 (d).

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

I pannelli di segnaletica verticale d'obbligo installati sull'aeroporto di Trapani riportano, come previsto dalle specifiche CS ADR-DSN, sull'esterno la lettera identificativa della taxiway e all'interno i caratteri relativi alla destinazione che si può raggiungere.

Tutti i pannelli di segnali verticali sono posizionati in corrispondenza dei punti attesa pista ad una distanza ortogonale tra il margine della pavimentazione della taxiway e il lato interno del segnale di 12 m.

#### b) Segnali d'informazione

Tali segnali sono costituiti da caratteri neri su fondo giallo, ad eccezione dei segnali di posizione che presentano caratteri gialli su fondo nero.

Questi pannelli sono posizionati ad una distanza ortogonale tra il margine della pavimentazione della pista e il lato interno del segnale di 15 m.

Comprensiva delle basi d'appoggio, ogni tabella di segnaletica ha una altezza di 1,1 m e per le sue caratteristiche risulta conforme a quanto previsto dalle applicabili CS ADR-DSN.

Sono poi installati anche pannelli di segnaletica verticale d'informazione lungo la pista, ad una distanza dal bordo di circa 15 m, per dare indicazione dei raccordi che si incontrano. Anche questi pannelli si presentano di colore giallo con caratteri neri all'interno.

I segnali sono illuminati come richiesto per l'utilizzo anche notturno.

Tutti i pannelli di segnaletica sono frangibili e installati su basamenti in cemento.

Lungo le pista 13R/31L e 13L/31R (di esclusivo uso militare) sono inoltre posizionati i pannelli distanziometrici (DRS). Trattasi di ausili necessari all'attività di volo di aeromobili militari conformemente a quanto previsto dalle norme NATO-STANAG3316.

La presenza delle tabelle distanziometrico costituisce deviazione alle specifiche CS ADR-DSN applicabili e quindi oggetto delle deviazioni di cui al successivo §4.5.

#### 4.4.17.3 Segnaletica orizzontale – "markings"

L'aeroporto di Trapani Birgi è dotato della segnaletica orizzontale riportata nella tabella che segue (dettaglio dei signs esistenti è illustrato in All.C4 sez.4; nell'All. C12 sez.4 sono riportate le distanze dei singoli Signs rispetto al bordo pista e al bordo TWYs per la conformità a previsto dalle applicabili CS ADR-DSN).

#### **Markings di pista**

*Markings di soglia 13R/31L (CS ADR-DSN.L.535)*

| <b>Tipo di segnaletica</b>   | <b>Misura</b> |
|------------------------------|---------------|
| Numero di strisce            | 12            |
| Lunghezza di ogni tratto:    | 30 m          |
| Larghezza delle strisce      | 1,8 m         |
| Distanze tra le strisce      | 1,8 m         |
| Larghezza del varco centrale | 3,6 m         |

### *Markings di designazione pista 13R/31L (CS ADR-DSN.L.525)*

| <b>Tipo di segnaletica</b>                    | <b>Misura</b> |
|---|---------------|
| Altezza caratteri                             | 15,00 m       |
| Distanza base carattere e inizio soglia pista | 23,50 m       |
| Distanza dall'asse delle linee centrali       | 0,9 m         |

### *Markings di asse pista 13R/31L (CS ADR-DSN.L.530)*

| <b>Tipo di segnaletica</b>        | <b>Misura</b> |
|-----------------------------------|---------------|
| Lunghezza marking per asse pista  | 30 m          |
| Distanza tra i marking asse pista | 20,60         |
| Larghezza marking asse pista      | 0,9 m         |

### *Markings di bordo pista 13R/31L (CS ADR-DSN.L.550)*

| <b>Tipo di segnaletica</b>         | <b>Misura</b> |
|------------------------------------|---------------|
| Distanza fra le basi di due marker | 45 m          |
| Larghezza bordo pista              | 0,9 m         |

### *Markings di Aiming Point 13R/31L (CS ADR-DSN.L.540)*

| <b>Tipo di segnaletica</b> | <b>Misura</b>       |
|----------------------------|---------------------|
| Distanza dalla soglia      | 300m                |
| Lunghezza marking          | 50m                 |
| Distanza tra i due marking | 16.90m <sup>8</sup> |
| Larghezza marking          | 10m                 |

### *Markings di Zona di contatto (TDZ) 13R/31L (CS ADR-DSN.L.545)*

| <b>Tipo di segnaletica</b> | <b>Misura</b> |
|----------------------------|---------------|
| Coppie di markings         | 5             |
| Lunghezza marking          | 22.50 m       |

<sup>8</sup> valore inferiore ai 18m minimi previsti dalla CS ADR-DSN.L.540 ma che sarà corretto in occasione dei lavori programmati per novembre 2017 e quindi probabilmente prima della certificazione ex Reg. 139/2014.

|  |   |   |
|--|---|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b><br><br>M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | EDIZIONE-01   |
|  |   | REVISIONE-00  |
|  |   | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

|                        |        |
|------------------------|--------|
| Distanza tra i marking | 1.50 m |
| Larghezza marking      | 1.80 m |

*Dimensione dei markings per la porzione di pista non idonea all'atterraggio  
(Stopway militare in RESA)*

| Tipo di segnaletica                      | Misura |
|--|--------|
| Distanza fra 2 vertici                   | 30 m   |
| Distanza dal vertice al lato del marking | 15 m   |
| Angolo fra asse marking                  | 50°    |
| Altezza marking                          | 15 m   |

*Dimensione pavimentazione idonea per il movimento degli aeromobili  
Prima della displaced threshold Rwy 31L (CS ADR-DSN.L.535 (c)(3))*

| Tipo di segnaletica                             | Misura  |
|---|---------|
| Distanza vertice – base                         | 20 m    |
| Distanza 1° vertice dalla soglia                | 13,60 m |
| Lunghezza freccia                               | 30 m    |
| Larghezza fascia trasversale di soglia spostata | 1,8m    |
| Lunghezza dal pettine alla soglia               | 6,3 m   |

### Markings di taxiway

La MAIN TAXIWAY, utilizzata quale pista 13L/31R dagli aeromobili militari, è sprovvista di segnaletica orizzontale di Taxiway ed è invece dotata di segnaletica orizzontale di pista, compresa la Runway Centre Line. Il marking di Taxiway Centre Line (TCL) non è quindi necessario in applicazione del requisito CS ADR-DSN.L.555 (a)(2).

Le TWYs A, B, C, D, E, F, G, H e N sono dotate di segnaletica orizzontale conforme alle specifiche CS ADR-DSN.L.555, costituita da TCL marking di colore giallo di 15cm di larghezza (inclusa la estensione di 60m parallela al marking di asse pista), TWY side marking, doppia striscia gialla di 15cm di larghezza ciascuna, come previsto nella CS ADR-DSN.R860

### Markings delle Runway Holding Positions

Tutte le RHPs esistenti sulle TWYs A, B, C, D, E, F, G, H sono dotate dei markings di cui alla CS ADR-DSN.L.575 “pattern A”. Le stesse TWYs presentano inoltre analogo marking di RHP anche verso la MAIN TAXIWAY in quanto la stessa è utilizzata come pista 13L/31R dagli aeromobili militari.

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

### Markings di apron

Il piazzale destinato alle operazioni degli aa/mm civili è dotato della segnaletica orizzontale conformemente a quanto previsto dalle relative CS ADR-DSN per le operazioni di rullaggio, ingresso/uscita dagli stands ecc. (ved. illustrazione nell'allegato All.C4 sez.4).

#### 4.4.18 Aiuti non Visivi

##### 4.4.18.1 RADAR APP

Nell'area militare dell'aeroporto, come meglio evidenziato nella aerodrome chart in AIP AD 2 LICHT 2-1, è indicata l'ubicazione del traliccio/antenne del radar dell'APPROACH di Trapani:

| Radar                                | APP  |
|--------------------------------------|--|
| <i>Posizione rispetto alla pista</i> | <i>1.420 m dopo THR 13R</i><br><i>410 m a sinistra RCL RWY 13R</i> |

##### 4.4.18.2 Servizi di comunicazione ATS

| Servizio         | Nominativo                    | Frequenza [MHz]                  | Orario                   |
|------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| <i>Emergenza</i> | <i>NIL</i>                    | <i>121.500</i>                   | <i>H24</i>               |
| <i>APP</i>       | <i>Trapani APP/<br/>Radar</i> | <i>119.950</i><br><i>122.100</i> | <i>H24</i><br><i>H24</i> |
| <i>TWR</i>       | <i>Trapani Tower</i>          | <i>119.700</i><br><i>122.100</i> | <i>H24</i><br><i>H24</i> |

##### 4.4.18.3 Radioaiuti per la navigazione e l'avvicinamento

L'aeroporto di Trapani Birgi è dotato delle seguenti radioassistenze:

| Tipo di radioassistenza        | Identificazione | Frequenza / Canale           | Orario     |
|--------------------------------|-----------------|------------------------------|------------|
| <i>VORTAC</i>                  | <i>TRP</i>      | <i>108.800 MHz / CH 25 X</i> | <i>H24</i> |
| <i>ILS RWY 31L CAT I (LOC)</i> | <i>TRA</i>      | <i>110.950 MHz</i>           | <i>H24</i> |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

|                               |            |                                |            |
|-------------------------------|------------|--------------------------------|------------|
| <i>ILS RWY 31L CAT I (GP)</i> | -          | <i>330.650 MHz (angolo 3°)</i> | <i>H24</i> |
| <i>DME/P</i>                  | <i>TRA</i> | <i>CH 46 Y</i>                 | <i>H24</i> |
| <i>NDB</i>                    | <i>TRP</i> | <i>317.50 KHz</i>              | <i>H24</i> |

#### 4.4.18.4 Altri apparati radio presenti in aeroporto

| Servizio   | Nominativo Radio  | Frequenza<br>[MHz]                        | Orario     |
|--|---|---|------------|
| <i>Comunicazioni tra:</i><br><br><i>(TWR, Automezzi in area di manovra, WOC-Wing Operation Centre, COS-Coordinamento Operativo di Scalo, SSA-Servizio Sanitario Aeroportuale, VVF-Vigili del Fuoco, COE ed altri numerosi utenti militari.</i> | I nominativi Radio per le operazioni riguardanti l'attività civile sono indicati nel Piano di Emergenza Aeroportuale ed approvati dall'ENAC | <i>417.025</i><br><br><i>(registrata)</i> | <i>H24</i> |

| Servizio   | Canale<br>Frequenza [MHz]  | Orario     |
|--|--|------------|
| <i>Comunicazioni tra:</i><br><br><i>COS - Coordinamento Operativo di Scalo uomini e mezzi di rampa sul piazzale, TAM, RIT, Resp.le OPS, PH OPS, Safety Manager, Polizia di Frontiera</i> | <i>Canale 1</i><br><br><i>146.300</i><br><br><i>(non registrata)</i> | <i>H24</i> |

#### 4.4.19 Ostacoli significativi alla navigazione aerea.

|  |   |
|--|---|
| <b>Descrizione, altezza e collocazione ostacoli che forano le superfici standard di protezione</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ C.7. Aeroporto di Trapani Birgi. Ostacoli alla navigazione aerea di cui alla carta ostacoli ICAO tipo B;</li> <li>✓ Nota Airgest 473/12 del 22.11.2012.</li> </ul> <p>Censimento degli ostacoli presenti all'interno della carta ostacoli ICAO di Tipo B ed.2007 e contenente le relative schede tecniche degli ostacoli presenti nella suddetta carta aeronautica redatta ed aggiornata dall'AMI.</p> |
|--|---|

Nel sedime aeroportuale sono inoltre presenti i seguenti ostacoli, tutti dotati di marcatura e di luci ostacolo:

| N.  | Denominazione Ostacolo                         | LATITUDINE (N) | LONGITUDINE (E) |
|-----|--|----------------|-----------------|
| 1.  | Hangar Monte                                   | 37° 54' 36"    | 012° 28' 34"    |
| 2.  | Hangar Mare                                    | 37° 55' 27"    | 012° 28' 46"    |
| 3.  | Palo Romeo 1                                   | 37° 55' 20"    | 012° 29' 00"    |
| 4.  | Palo Romeo 2                                   | 37° 55' 07"    | 012° 28' 26"    |
| 5.  | Torre "paracadute"                             | 37° 55' 28"    | 012° 29' 50"    |
| 6.  | Radar Avv. (SRE)                               | 37° 54' 50"    | 012° 29' 30"    |
| 7.  | Manica a vento (centro pista militare 13L/31R) | 37° 54' 49"    | 012° 29' 26"    |
| 8.  | ILS monte (GP)                                 | 37° 54' 29"    | 012° 29' 45"    |
| 9.  | ILS mare (LLZ)                                 | 37° 55' 16"    | 012° 28' 17"    |
| 10. | Radar (GCA)                                    | 37° 54' 37"    | 012° 29' 13"    |
| 11. | Anemometro (lato mare)                         | 37° 55' 01"    | 012° 28' 30"    |
| 12. | VOR/ TACAN                                     | 37° 53' 46"    | 012° 30' 47"    |
| 13. | Antenna 18° Gruppo (1)                         | 37° 55' 25"    | 012° 28' 47"    |
| 14. | Antenna 18° Gruppo (2)                         | 37° 55' 27"    | 012° 28' 54"    |
| 15. | TWR (Actual)                                   | 37° 54' 59"    | 012° 29' 28"    |
| 16. | TWR (Old)                                      | 37° 54' 48"    | 012° 29' 39"    |
| 17. | Manica a vento (lato monte)                    | 37° 54' 22"    | 012° 29' 34"    |
| 18. | Manica a vento (lato mare)                     | 37° 54' 58"    | 012° 28' 39"    |
| 19. | Radar Meteo                                    | 37° 55' 00"    | 012° 28' 56"    |
| 20. | Torre Meteo                                    | 37° 54' 00"    | 012° 28' 56"    |
| 21. | Piazzale AWACS                                 | 37° 54' 40"    | 012° 29' 51"    |
| 22. | Piazzale ZULU                                  | 37° 54' 41"    | 012° 28' 49"    |
| 23. | Trasmittente                                   | 37° 54' 00"    | 012° 28' 56"    |
| 24. | Chiesa   | 37° 54' 55"    | 012° 30' 18"    |
| 25. | Anemometro centro pista                        | 37° 54' 44"    | 012° 29' 33"    |
| 26. | torre faro (Apron Civile) n. 1                 | 37° 54' 01"    | 012° 29' 57"    |



|     |                                |             |              |
|-----|--------------------------------|-------------|--------------|
| 27. | torre faro (Apron Civile) n. 2 | 37° 54' 03" | 012° 29' 54" |
| 28. | torre faro (Apron Civile) n. 3 | 37° 54' 05" | 012° 29' 51" |
| 29. | torre faro (Apron Civile) n. 4 | 37° 54' 07" | 012° 29' 49" |
| 30. | torre faro (Apron Civile) n. 5 | 37° 54' 08" | 012° 29' 46" |
| 31. | torre faro (Apron Civile) n. 6 | 37° 54' 10" | 012° 29' 43" |
| 32. | torre faro (Apron Civile) n.7  | 37° 54' 11" | 012° 29' 40" |

## 4.5 Descrizione delle esenzioni permanenti e temporanee e relative limitazioni operative

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei sistemi equivalenti di rispondenza, esenzioni permanenti e temporanee:

### - SISTEMA EQUIVALENTE DI RISPONDENZA

- RHP del raccordo E: divieto di impegnare il raccordo E da parte di aeromobili e veicoli in caso di pista operativa 31L

### - ESENZIONI PERMANENTI

#### Rwy 13R-31L

- Strip: presenza di bliss back e di tabelle distanziometriche a bordo pista ( rif. RCEA Cap.3§4.4)

#### Taxiway parallela

- Strip: presenza di bliss back e di tabelle distanziometriche nella strip della twy (rif. RCEA Cap. 3&7)
- AVL e signs: presenza di segnali luminosi con caratteristiche di segnaletica di pista (rif. RCEA Cap-6-7)
- Segnaletica orizzontale: presenza di markings con caratteristica di segnaletica di pista (Rif.RCEA Cap7§4)

### - ESENZIONI TEMPORANEE

#### STRIP RWY 13R/31L (Rif. RCEA cap.3 §4)

- presenza pozzetti con facce verticali nello specifico non dotati di rampe di raccordo di pendenza idonea 1:2
- mancanza in alcuni punti dell'infrastruttura dei requisiti di pendenza e di portanza ed in particolare:

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

- presenza di alcune aree depresse, rilevati e/o cumuli di terra in punti localizzati della strip;
- presenza di canali in terra per l'allontanamento delle acque meteoriche, che determinano lievi avvallamenti entro la strip;
- capacità portante della runway strip, in termini di CBR, non perfettamente in linea con i requisiti normativi.

RESA (Rif. RCEA cap.3§5)

- Presenza di pozzetti non raccordati nelle RESA.

Strip taxiway (Rif.RCEA Cap.3§7)

- Presenza di pozzetti ed oggetti nelle strip della TWYs;
- Pendenze trasversali della strip della Main TWY superiori al 5%.

#### 4.5.1 Limitazioni operative

In relazione alle esenzioni sopra indicate, le limitazioni operative in essere sull'Aeroporto di Trapani, esclusivamente per le operazioni di aeromobili civili, sono le seguenti:

ESENZIONE PERMANENTE:

La misura di mitigazione individuata peraltro inserita già in AIP è:

- AIP AD2 LICT 2-1: "MAIN TAXIWAY AVAILABLE AS RWY 13L/31R FOR MILITARY USE ONLY"

Altre misure sono state adottate con notam B2500/19 (di prossimo recepimento in AIP AD 2 LICT 1-10, Item 20, Box 4 e 6), sono:

- A. Atterraggi e decolli non consentiti ad aeromobili che, seppur con *MEL (Minimum Equipment List)* approvate, abbiano uno o più dei seguenti sistemi non operativi:
  - i. *Ground spoilers* (se installati);
  - ii. *Antiskid*;
  - iii. *Brakes*;
  - iv. *Thrust reversers* (se installati);
  - v. *Flaps*.
- B. non consentita la prosecuzione di *unstable approach*;

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Società di Gestione<br>Aeroporto Civile di<br>Trapani Birgi | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

- C. atterraggi non consentiti con prevista componente del vento in coda (*tailwind*) superiore a 8 (otto) nodi;
- D. atterraggi e decolli non consentiti con pista contaminata;
- E. atterraggi e decolli con pista asciutta (*dry*):
- la componente di vento al traverso massima ammessa dal manuale di volo del singolo aeromobile è ridotta in misura del 20%;
- F. atterraggi e decolli con pista bagnata (*wet*):
- la componente di vento al traverso massima ammessa dal manuale di volo del singolo aeromobile è ridotta in misura del 25%;
- G. Minima Operativa di Aeroporto di 2400 m di visibilità valida per gli avvicinamenti strumentali non di precisione;
- H. Minima Operativa di Aeroporto di 1000 m di visibilità valida per gli avvicinamenti strumentali di precisione (ILS) pista 31L;
- I. Minima Operativa di Aeroporto rispettivamente di 800 m di visibilità per il decollo in orario sia diurno che notturno.

Tabella riepilogativa  
 MINIME IFR OPERATIVE DI AEROPORTO (visibilità)

| Avvicinamento                      | VOR / NDB<br>(RWY 13R/31L) | ILS (RWY 31L) | VISUAL         |
|------------------------------------|----------------------------|---------------|----------------|
| <b>Visibilità minima di Giorno</b> | 2400m                      | 1000m         | 8km            |
| <b>Visibilità minima di Notte</b>  | 2400m                      | 1000m         | Non consentito |

| Decollo                            | RWY<br>13R/31L |
|------------------------------------|----------------|
| <b>Visibilità minima di Giorno</b> | 800m           |
| <b>Visibilità minima di Notte</b>  | 800m           |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  <p>Società di Gestione<br/>Aeroporto Civile di<br/>Trapani Birgi</p> | <b>MANUALE DI AEROPORTO</b>                        | EDIZIONE-01<br><br>REVISIONE-00   |
|  | M-MdA-01 PARTE C<br>CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO | Data di approvazione: 31-12-2019<br>Data di entrata in vigore: 31-01-2020 |

#### **4.6 Descrizione del tipo di operazioni che l'aeroporto è autorizzato a condurre.**

Sull'aeroporto di Trapani Birgi si svolgono operazioni di volo particolarmente eterogenee, sia per tipologia di aeromobili impiegati che per categoria di operazioni effettuate; sono infatti quotidianamente effettuati sia voli OAT - Operational Air Traffic che GAT - General Air Traffic per le motivazioni più varie (es. Voli commerciali di linea e charter, cargo, *general aviation*, voli scuola, lavoro aereo, HEMS, SAR, voli per spegnimento incendi ecc.).

Sono consentite operazioni di Volo da Diporto Sportivo (VDS) previo coordinamento con Aeronautica Militare 37° Stormo.

In particolare per quanto riguarda il traffico GAT civile, sono consentite operazioni solo previa autorizzazione (rilascio di apposito PPR da parte di AM o di AIRGEST; in questo ultimo caso da richiedersi con le modalità ed i tempi indicati in AIP ITALIA AD 2 LICT 1-1)

In relazione al Regolamento ENAC "Regole dell'Aria Italia (RAIT)", sull'aeroporto di Trapani Birgi e negli spazi aerei limitrofi (ATZ e CTR), sono consentite le seguenti operazioni:

- IFR diurno e notturno (con le limitazioni operative indicate al §. 4.5.1)
- VFR diurno (il VFR notturno è consentito solo ai voli del servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS) ed ai voli antincendio e della protezione civile (ved. AIP ITALIA AD 2 LICT 1-12 Item 4.7).

## **PIANO DI EMERGENZA AEROPORTO “V. FLORIO “ TRAPANI**



**NORME E PROCEDURE PER L'ASSISTENZA AGLI AEROMOBILI CIVILI IN  
EMERGENZAE PER IL SOCCORSO AD AEROMOBILI CIVILI IN CASO DI  
INCIDENTE NEL SEDIME AEROPORTUALE  
EDIZIONE “2” - REVISIONE “1”**

## ELENCO DI DISTRIBUZIONE

|  |                |
|--|----------------|
| UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO - AREA V <sup>A</sup> PROTEZIONE CIVILE | <u>TRAPANI</u> |
| ENAC DIREZIONE OPERAZIONI SUD  | <u>NAPOLI</u>  |
| ENAC DIREZIONE AEROPORTUALE SICILIA OCCIDENTALE                          | <u>PALERMO</u> |
| ENAC UFFICIO AEROPORTUALE DI TRAPANI                                     | <u>SEDE</u>    |
| COMANDO 37° STORMO   | <u>SEDE</u>    |
| 82° C.S.A.R.   | <u>SEDE</u>    |
| POLIZIA DI FRONTIERA   | <u>SEDE</u>    |
| POLIZIA STRADALE   | <u>TRAPANI</u> |
| COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO                                     | <u>TRAPANI</u> |
| DISTACCAMENTO AEROPORTUALE VIGILI DEL FUOCO                              | <u>SEDE</u>    |
| CARABINIERI  | <u>TRAPANI</u> |
| GUARDIA DI FINANZA   | <u>TRAPANI</u> |
| DOGANA   | <u>TRAPANI</u> |
| U.S.M.A. F   | <u>TRAPANI</u> |
| SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE  | <u>SEDE</u>    |
| UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA  | <u>TRAPANI</u> |
| UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA  | <u>MARSALA</u> |
| ASSESSORATO SANITÀ - GRUPPO 16° / DIPARTIMENTO S.U.E.S. 118              | <u>PALERMO</u> |
| SORIS - DIPARTIMENTO REG. PROTEZIONE CIVILE - SERVIZIO EMERGENZA         | <u>PALERMO</u> |
| ASP N° 9 - DIPARTIMENTO URGENZE ED EMERGENZE                             | <u>TRAPANI</u> |
| ASP N° 9 - GRUPPO EPE  | <u>TRAPANI</u> |
| PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI - PROTEZIONE CIVILE                       | <u>TRAPANI</u> |
| COMUNE DI TRAPANI - PROTEZIONE CIVILE - POLIZIA MUNICIPALE               | <u>TRAPANI</u> |
| COMUNE DI MARSALA - PROTEZIONE CIVILE - POLIZIA MUNICIPALE               | <u>MARSALA</u> |
| ALITALIA   | <u>R O M A</u> |
| RYANAIR  | <u>DUBLINO</u> |
| ALIBLU MALTA - MEDAVIA   | <u>MALTA</u>   |
| PRONTO SOCCORSO OSPEDALE S.ANTONIO                                       | <u>TRAPANI</u> |
| PRONTO SOCCORSO OSPEDALE P.BORSELLINO                                    | <u>MARSALA</u> |
| COMITATO PROVINCIALE C.R.I.  | <u>TRAPANI</u> |
|  |                |

## REGISTRAZIONE VARIANTI E AGGIORNAMENTI

| DATA       | PAGINA SOSTITUITA | NOTE / CAMBIAMENTI  |
|------------|-------------------|---|
| 31.07.2019 | TUTTE             | <p>Aggiornamento della Basic Regulation (Reg. UE n.1139/2018);</p> <p>Aggiornamento a seguito risultanze ultima esercitazione su scala totale</p> <p>implementazione nuove funzioni sistema HEELP (Medical Urgency e Response Time Test);</p> <p>Istituzione "Varco Carraio attivo H24" e soppressione "Varco n.9" (che degrada a cancello di emergenza);</p> <p>Previsione di convocazione del COE anche nei casi di incidente al di fuori del sedime aeroportuale (su terraferma o in mare) che comportano l'attivazione degli appositi piani di soccorso della Prefettura e della Guardia Costiera.</p> <p>Inserimento delle Check list relative al WOC 37° Stormo</p> |

## EMERGENCY AGREEMENT

Gli Enti di seguito indicati accettano il Piano di Emergenza dell'aeroporto di Trapani - Birgi adottato dall'ENAC ed il connesso documento c.d. Piano di Emergenza Aeroportuale, ivi comprese le allegate procedure, e si impegnano a osservare e fare osservare tutte le procedure e le istruzioni ivi adottate ed adempiere a tutti gli obblighi e responsabilità che derivano dalle prescrizioni contenute nei citati documenti.

| <b>APPROVAZIONE P.E.A</b>          |                                       |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>ENTE</b>                        | <b>INDIRIZZO</b>                      |
| 37° STORMO                         | AEROPORTO MILITARE<br>TRAPANI - BIRGI |
| VIGILI DEL FUOCO                   | COMANDO PROVINCIALE TRAPANI           |
| AIRGEST - GESTORE<br>AEROPORTUALE  | AEROPORTO CIVILE<br>TRAPANI - BIRGI   |
| SERVIZIO SANITARIO<br>AEROPORTUALE | ONTARIO S.R.L.                        |
| C.R.I.                             | COMITATO PROVINCIALE TRAPANI          |
| S.U.E.S 118                        | CENTRALE OPERATIVA PALERMO            |
| FORZE DELL'ORDINE - PS             | POLIZIA DI FRONTIERA TRAPANI          |
| FORZE DELL'ORDINE - GF             | COMANDO PROVINCIALE TRAPANI           |
| FORZE DELL'ORDINE - CC             | COMANDO PROVINCIALE TRAPANI           |
| POLIZIA MUNICIPALE TP              | COMANDO                               |
| 82° C.S.A.R                        | AEROPORTO MILITARE<br>TRAPANI - BIRGI |



|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| U.C.G TRAPANI        | CAPITANERIA DI PORTO DI TRAPANI  |
| U.S.M.A.F.           | UFFICIO TERRITORIALE TRAPANI     |
| A.S.P. TRAPANI       | DIREZIONE GENERALE TRAPANI       |
| D.R.P.C              | DIREZIONE REGIONALE PALERMO      |
| UFFICIO DELLE DOGANE | DIREZIONE CIRCOSCRIZIONE TRAPANI |

Al fine di garantire la facile reperibilità e la pronta consultazione del presente PEA e relativi allegati, nella versione aggiornata ed in vigore, Airgest ha istituito il proprio **web-repository**, accessibile continuamente da internet al seguente *web link*:

<http://repository.airgest.it/admin/>

L'accesso al *Repository Airgest* è consentito, mediante attribuzione di specifiche credenziali (User-id e Password), esclusivamente ai soggetti/enti indicati nella lista di distribuzione.

Airgest notifica di volta in volta la pubblicazione sul *Repository* di ogni aggiornamento al PEA; tutti i destinatari daranno riscontro dell'avvenuta ricezione.

## INDICE

### SOMMARIO

|  |           |
|--|-----------|
| ELENCO DI DISTRIBUZIONE .....  | 2         |
| REGISTRAZIONE VARIANTI E AGGIORNAMENTI .....                           | 3         |
| EMERGENCY AGREEMENT .....  | 4         |
| INDICE.....  | 6         |
| ABBREVIAZIONI E GLOSSARIO .....  | 9         |
| PREMESSA.....  | 12        |
| PREFAZIONE .....   | 13        |
| CAMPO DI APPLICAZIONE E GIURISDIZIONE.....                             | 15        |
| DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE .....                               | 16        |
| <b>RUOLI E FUNZIONI</b> .....  | <b>16</b> |
| <b>RESPONSABILITA'</b> .....   | <b>18</b> |
| <b>EVENTI CONTEMPLATI</b> .....  | <b>19</b> |
| <b>PRECETTABILITA'</b> .....   | <b>19</b> |
| <b>CONTROLLO NOTIZIE E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</b> .....            | <b>19</b> |
| <b>RIMOZIONE AEROMOBILE</b> .....                                      | <b>20</b> |
| <b>PROTEZIONE DELLE PROVE</b> .....                                    | <b>20</b> |
| MALORE O MESSAGGIO DI URGENZA MEDICA .....                             | 21        |
| SISTEMA INFORMATICO PER LA GESTIONE.....                               | 22        |
| DELLE PROCEDURE DI EMERGENZA ( <i>HEELP</i> ) .....                    | 22        |
| COMUNICAZIONI E ORDINI.....  | 23        |
| DURANTE L' ATTIVAZIONE DEL P.E.A. ....                                 | 23        |
| <b>OVERVIEW SULLE COMUNICAZIONI DURANTE LE FASI EMERGENZIALI</b> ..... | <b>23</b> |
| <b>PROCEDURE OPERATIVE IN CASO DI AVARIA RADIO</b> .....               | <b>24</b> |
| <b>RADIO DISCIPLINA</b> .....  | <b>24</b> |
| <b>MANUTENZIONE E CONTROLLO DELLE APPARECCHIATURE RADIO</b> .....      | <b>25</b> |
| INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE .....                              | 26        |
| GESTIONE TRAFFICO AEREO CIVILE.....                                    | 27        |
| ACCESSO ALL'AREA DI MOVIMENTO.....                                     | 28        |
| IN CASO DI EVENTO AERONAUTICO.....                                     | 28        |
| <b>STATO</b> .....   | <b>29</b> |
| <b>SOGGETTI</b> .....  | <b>29</b> |
| <b>AREA</b> .....  | <b>29</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>COMPORAMENTO</b> .....   | <b>29</b> |
| <b>STATO DI ALLARME (LOCAL STAND-BY)</b> .....                                    | <b>31</b> |
| <b>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b> .....   | <b>32</b> |
| <b>DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.)</b> .....             | <b>33</b> |
| <b>SERVIZIO ANTINCENDIO AM</b> .....  | <b>34</b> |
| <b>INFERMERIA AM</b> .....  | <b>35</b> |
| <b>SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.)</b> .....                             | <b>36</b> |
| <b>SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118)</b> .....                                   | <b>37</b> |
| <b>WOC 37° STORMO</b> .....   | <b>38</b> |
| <b>AIRGEST - OPERATIVO</b> .....  | <b>39</b> |
| <b>ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE</b> .....  | <b>40</b> |
| <b>A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI</b> .....               | <b>41</b> |
| <b>D.R.P.C. - S.O.R.I.S. (SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA)</b> ..... | <b>42</b> |
| <b>UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA)</b> .....                            | <b>43</b> |
| <b>GUARDIA DI FINANZA UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                              | <b>44</b> |
| <b>CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                                     | <b>45</b> |
| <b>POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                              | <b>46</b> |
| <b>UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI</b> .....                                 | <b>47</b> |
| <b>U.S.M.A.F. - SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA</b> .....                  | <b>48</b> |
| <b>STATO DI EMERGENZA</b> .....   | <b>49</b> |
| <b>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b> .....   | <b>50</b> |
| <b>DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.)</b> .....             | <b>51</b> |
| <b>SERVIZIO ANTINCENDIO AM</b> .....  | <b>52</b> |
| <b>INFERMERIA AM</b> .....  | <b>53</b> |
| <b>SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.)</b> .....                             | <b>54</b> |
| <b>SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118)</b> .....                                   | <b>55</b> |
| <b>WOC 37° STORMO</b> .....   | <b>56</b> |
| <b>82° CENTRO C.S.A.R.</b> .....  | <b>57</b> |
| <b>AIRGEST - OPERATIVO</b> .....  | <b>58</b> |
| <b>ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE</b> .....  | <b>59</b> |
| <b>A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI</b> .....               | <b>60</b> |
| <b>GRUPPO E.P.E. - A.S.P. TP</b> .....  | <b>61</b> |
| <b>D.R.P.C. - S.O.R.I.S. SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA</b> .....   | <b>62</b> |
| <b>UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA)</b> .....                            | <b>63</b> |
| <b>GUARDIA DI FINANZA UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                              | <b>64</b> |
| <b>CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                                     | <b>65</b> |
| <b>POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE</b> .....                              | <b>66</b> |
| <b>UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI</b> .....                                 | <b>67</b> |

|  |     |
|--|-----|
| U.S.M.A.F. - UNITA' SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA.....          | 68  |
| UFFICIO DELLE DOGANE .....   | 69  |
| STATO DI INCIDENTE .....   | 70  |
| TORRE DI CONTROLLO (TWR).....  | 71  |
| DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.).....            | 72  |
| SERVIZIO ANTINCENDIO AM .....  | 73  |
| INFERMERIA AM .....  | 74  |
| SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.).....                            | 75  |
| WOC 37° STORMO .....   | 76  |
| SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118).....                                  | 77  |
| AIRGEST - OPERATIVO .....  | 79  |
| ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE .....                                      | 80  |
| CENTRO OPERATIVO DELLE EMERGENZE (C.O.E.) .....                          | 81  |
| RAPPRESENTANTE IN AEROPORTO DEL PROPRIETARIO/ESERCENTE L'AEROMOBILE..... | 82  |
| A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI.....              | 83  |
| GRUPPO E.P.E. - A.S.P. TP.....   | 84  |
| D.R.P.C. - S.O.R.I.S. SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA.....  | 85  |
| UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA) .....                          | 86  |
| GUARDIA DI FINANZA - UFFICIO AEROPORTUALE.....                           | 87  |
| CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE.....                                    | 88  |
| POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE .....                            | 89  |
| 82° CENTRO C.S.A.R. ....   | 90  |
| UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI.....                                | 91  |
| U.S.M.A.F. - UNITÀ SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA.....           | 92  |
| UFFICIO DELLE DOGANE .....   | 93  |
| ASSISTENZA ALLE VITTIME DI INCIDENTI AEREI E AI LORO FAMILIARI .....     | 94  |
| PREMESSA.....  | 94  |
| INCIDENTE FUORI DAL SEDIME AEROPORTUALE .....                            | 101 |
| INCIDENTE NELLE ACQUE ANTISTANTI L'AEROPORTO .....                       | 102 |
| ESERCITAZIONI .....  | 103 |
| Allegati:.....   | 104 |

## ABBREVIAZIONI E GLOSSARIO

|   |   |
|---|---|
| <b>AREA DI MOVIMENTO</b>                  | COMPRENDE L'AREA DI MANOVRA ED I PIAZZALI.  |
| <b>A.R.O.</b>                             | UFFICIO DI RIPORTO AEROPORTUALE, ENTE DEL SERVIZIO DEL TRAFFICO AEREO   |
| <b>A.T.S.</b>                             | SERVIZI DEL TRAFFICO AEREO  |
| <b>CC.</b>                                | CARABINIERI   |
| <b>C. D. N.</b>                           | CODICE DELLA NAVIGAZIONE, APPROVATO CON R.D. 30/3/1942, N. 327 NOVELLATO NELLA PARTE AERONAUTICA CON D.LGS. 96 DEL 9 MAGGIO 2005  |
| <b>C.M.T. ENAC<br/>AEROPORTUALE</b>       | CRISIS MANAGEMENT TEAM - UN'UNITÀ ORGANIZZATIVA FINALIZZATA ALLA GESTIONE DELLE CRISI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE.<br>IN PRESENZA DI UNA CRISI, IL CMT È CHIAMATO A SVOLGERE UNA FUNZIONE DI GUIDA, DEFINENDO LE MODALITÀ DI GESTIONE E DI REAZIONE CHE L'ENAC DEVE ADOTTARE.     |
| <b>C.M.T. ENAC<br/>DIREZIONE GENERALE</b> | CRISIS MANAGEMENT TEAM - STRUTTURA IN STAFF AL DIRETTORE GENERALE ENAC. SI COSTITUISCE PRESSO LA SALA CRISI. PUNTO DI CONTATTO FRA ENAC E MINISTERO AFFARI ESTERI, PROTEZIONE CIVILE (SALA SITUAZIONE ITALIA) ED ALTRI ENTI COINVOLTI NELL'EVENTO. E' IN STRETTO CONTATTO CON IL C.M.T. AEROPORTUALE DELL'ENAC. |
| <b>C. O. E.</b>                           | CENTRO OPERATIVO DELLE EMERGENZE DEL GESTORE  |
| <b>C. R. I.</b>                           | CROCE ROSSA ITALIANA  |
| <b>C.S.A.R.</b>                           | CENTRO RICERCHE E SOCCORSO AEREO DELL'A.M.I.  |
| <b>D. A.S.O.</b>                          | DIREZIONE AEROPORTUALE SICILIA OCCIDENTALE - SEDE PALERMO   |
| <b>D. S. S. 118</b>                       | DIRETTORE SERVIZIO SANITARIO DEL 118  |
| <b>D.T.S.</b>                             | DIRETTORE TECNICO DEI SOCCORSI – COMANDANTE PROVINCIALE DEI VVF O SUO DELEGATO.   |
| <b>FF.O.</b>                              | FORZE DELL'ORDINE   |
| <b>FREQUENZA DEF</b>                      | DISCRETE EMERGENCY FREQUENCY - FREQUENZA OPERATIVA AEROPORTUALE IN BANDA <b>UHF 417.025 MHZ</b> UTILIZZATA DA TWR/VVF/SSA/118 E GESTORE AEROPORTUALE.   |

|   |  |
|---|--|
| <b>FREQUENZA CF</b>   | COMMAND FREQUENCY - FREQUENZA OPERATIVA AEROPORTUALE IN BANDA <b>VHF 146.030 MHZ</b> UTILIZZATA DAI SOCCORSI PER LE COMUNICAZIONI DA/PER IL COE E PER LE COMUNICAZIONI TRA ENTI.   |
| <b>G. F.</b>  | GUARDIA DI FINANZA   |
| <b>M.T.O</b>  | MEDICAL TRANSPORTATION OFFICER   |
| <b>POLARIA</b>  | POLIZIA DI STATO   |
| <b>POSTAZIONE MEDICA AVANZATA</b>   | SITO AEROPORTUALE (AREA O LOCALE) DESTINATO IN VIA CONTINUATIVA O TEMPORANEA AL RICOVERO ED ALLA STABILIZZAZIONE DEI FERITI  |
| <b>R.E.S.A.</b><br><i>RUNWAY END SAFETY AREA</i>                            | UN'AREA SIMMETRICA RISPETTO AL PROLUNGAMENTO DELL'ASSE PISTA E ADIACENTE ALLA FINE DELLA STRISCIA DI SICUREZZA, DESTINATA PRIMARIAMENTE A RIDURRE IL RISCHIO DI DANNI AGLI AEROMOBILI CHE DOVESSERO ATTERRARE TROPPO CORTI O USCIRE OLTRE LA FINE PISTA IN DECOLLO O IN ATTERRAGGIO. |
| <b>R.O.S.</b>   | RESPONSABILE DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO DEI VIGILI DEL FUOCO. ASSUME IL RUOLO DI D.T.S. FINO ALL'ARRIVO SUL POSTO DEL COMANDANTE PROVINCIALE VV.F. O SUO DELEGATO.   |
| <b>R.I.T.</b>   | RESPONSABILE IN TURNO GESTORE  |
| <b>RUNWAY STRIP</b><br><i>STRISCIA DI SICUREZZA DELLA PISTA</i>             | UN'AREA DI DIMENSIONI DEFINITE CHE COMPRENDE LA PISTA E LA STOPWAY, SE PRESENTE, REALIZZATA ALLO SCOPO DI RIDURRE IL RISCHIO DI DANNI AGLI AEROMOBILI IN CASO DI USCITA DI PISTA ED A PROTEZIONE DEGLI AEROMOBILI CHE LA SORVOLANO IN DECOLLO O IN ATTERRAGGIO.                      |
| <b>R.V.P.</b>   | RENDEZ VOUS POINT  |
| <b>SCORTA SANITARIA INTANGIBILE</b>   | 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   |
| <b>S. S. A.</b>   | SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE  |
| <b>TAXIWAY STRIP</b><br><i>STRISCIA DI SICUREZZA DELLA VIA DI RULLAGGIO</i> | UN'AREA CHE COMPRENDE UNA VIA DI RULLAGGIO, PREDISPOSTA ALLO SCOPO DI PROTEGGERE GLI AEROMOBILI CHE OPERANO SULLA VIA DI RULLAGGIO E DI RIDURRE IL RISCHIO DI DANNI AGLI AEROMOBILI IN CASO DI USCITA DALLA STESSA.  |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>TEAM DI CONTATTO</b>  | E' UN TEAM COSTITUITO IN COMPOSIZIONE VARIABILE A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DELL'INCIDENTE E DELLE PERSONE COINVOLTE. I COMPONENTI DI TALE TEAM, NOMINATI DA ENAC, SONO GLI UNICI AUTORIZZATI, IN VIA ESCLUSIVA, A RILASCIARE INFORMAZIONI UFFICIALI SULL'INCIDENTE ALLE VITTIME E AI LORO FAMILIARI. |
| <b>TRIAGE</b>            | INDIVIDUAZIONE DELL'ORDINE DI PRIORITÀ PER IL TRATTAMENTO ED IL TRASPORTO IN OSPEDALE DEI SOPRAVVISSUTI AD INCIDENTE  |
| <b>TWR</b>               | ENTE DEL SERVIZIO DEL TRAFFICO AEREO PREPOSTO AL CONTROLLO DEL TRAFFICO DI AERODROMO  |
| <b>VV. F.</b>            | VIGILI DEL FUOCO  |
| <b>U.C.G.</b>            | UNITA' COSTIERA DI GUARDIA  |
| <b>W.O.C. 37° STORMO</b> | WING OPERATIONS CENTER - ( EX-COC MILITARE)   |
| <b>118</b>               | SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA  |
| <b>USMAF</b>             | UFFICI DI SANITÀ MARITTIMA, AEREA E DI FRONTIERA - UFFICI PERIFERICI DEL MINISTERO DELLA SALUTE CHE SI OCCUPANO DEL CONTROLLO SANITARIO SU PASSEGGERI E MERCI CHE TRANSITANO ATTRAVERSO I PUNTI D'INGRESSO TRANSFRONTALIERI.  |

## PREMESSA

Al fine di concorrere, congiuntamente e con tutte le risorse disponibili, al conseguimento degli obiettivi di salvaguardia della vita umana e dei beni, cui sono dedicati Piani di Emergenza quale il presente, è intervenuto il 21.12.2016 un specifico accordo tra il Comando del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Trapani, il Gestore Aeroportuale AIRGEST S.p.A. e ENAC (allegato "W"). Tale, accordo avuto riguardo a quanto previsto dall'Allegato IV del Regolamento UE n.139/2014, in riferimento a ADR.OPS.B.005 "Pianificazione di emergenza per l'aeroporto" e ADR.OPS.B.010 "Servizi di salvataggio e antincendio", individua anche le misure di reciproco coordinamento e collaborazione tra VV.F. ed AM 37° Stormo per l'attuazione delle azioni previste dal presente PEA.

Tenuto conto delle indicazioni di tale accordo e nel rispetto dell'iter procedurale indicato dalla vigente Circolare ENAC APT-18A, preventivamente all'approvazione dell'ENAC, il Gestore aeroportuale AIRGEST S.p.A., con la supervisione dell'autorità aeronautica, ha elaborato e sottoposto alla condivisione di tutti i soggetti coinvolti, la presente Edizione n.2, Rev. 1 del PEA dell'Aeroporto V.Florio di Trapani – Birgi.

L'Edizione 2 del presente Piano si caratterizza per il fatto che si è proceduto a diversificare i soggetti coinvolti e le relative azioni da compiere, in considerazione del numero di occupanti presenti a bordo dell'aeromobile/i coinvolto/i. Lo scopo di tale diversificazione è, da una parte, quello di ottimizzare e mettere pienamente a frutto la collaborazione tra organizzazioni di soccorso civili e militari, dall'altra quella di calibrare opportunamente il livello degli interventi ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili, con particolare riferimento alla necessità di intervento di soggetti esterni all'aeroporto.

Si è in tal modo giunti a suddividere le competenze, specialmente per quanto riguarda la direzione e la responsabilità delle operazioni e delle azioni da compiere, in funzione delle seguenti due situazioni :

1. Aeromobile/i con uno o due occupanti a bordo;
2. Aeromobile/i con più di due occupanti a bordo.

NOTA: Si intende che nel caso in cui il numero di occupanti dell'aeromobile/i non sia conosciuto si applicherà sempre il caso 2.

Il riferimento al numero di due occupanti che è stato adottato va riferito alla disponibilità in aeroporto di almeno due ambulanze (AM e SSA) in grado di garantire il rapido trasporto di eventuali feriti presso le strutture ospedaliere.



## PREFAZIONE

Il presente Piano di Emergenza, per quanto riguarda la disciplina delle procedure di attuazione, è articolato nei seguenti tre “stati” o “fasi” :

- **ALLARME**
- **EMERGENZA**
- **INCIDENTE**

**N.B. La presenza di malato a bordo o altra situazione sanitaria (Urgenza Medica) comporta l’applicazione della procedura riportata a pag.22.**

Il Presente Piano, in relazione all’attivazione di ciascuna di tali “stati” o “fasi”, individua i soggetti coinvolti ed indica le azioni che tali soggetti sono chiamati ad effettuare. Nella redazione del piano, al fine di facilitarne l’attuazione, si è avuto riguardo ad indicare ed organizzare, in maniera sintetica ed in forma di check-list dedicate, la sequenza delle azioni che ciascun soggetto deve compiere.

Inoltre, al fine di tendere a migliorare l’efficacia della risposta del sistema di soccorso dell’aeroporto di Trapani, nel presente piano si è provveduto ad integrare l’azione dei dispositivi di soccorso civile e militare, differenziando i soggetti coinvolti in funzione del numero degli occupanti a bordo dell’aeromobile/i (fino a due o più di due).

Il presente PEA è redatto in ottemperanza alla normativa nazionale ed internazionale vigente in materia, in particolare con riferimento a:

- Reg. UE n.139 del 12 feb 2014 della Commissione del 12 febbraio 2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) n. 1139/2018;
- Regolamento UE 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti ed inconvenienti nel settore dell’aviazione civile;
- Regolamento UE 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l’analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell’aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010;
- Regolamento UE 1018/2015 della Commissione del 29 giugno 2015 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell’aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014;
- Codice della Navigazione - Parte II: della Navigazione Aerea;
- Decreto Lgs. 250/97 (istitutivo dell’ENAC);
- Decreto Lgs. 66/99 (istitutivo dell’ANSV);
- Regolamento ENAC per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti”;

- Regolamento ENAC “Servizi di traffico Aereo”;
- Circolare ENAC APT-16 del 15 marzo 2004;
- Circolare ENAC APT-20 del 16 gennaio 2006;
- Circolare ENAC APT-22 del 16 marzo 2006;
- Circolare ENAC APT-18A del 30 gennaio 2008;
- ICAO DOC 9137 ASM Part 7, Airport Emergency Planning, Appendix 4;
- ICAO DOC 9137 ASM Part 1, Rescue and Fire Fighting;
- ICAO DOC 6920 Manual of Aircraft Accident Investigation, Part III;
- ICAO DOC 9998 ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their FAMILies, first ed. 203;
- ICAO DOC 9973 Manual of assistance to Aircraft Accident Victims and their FAMILies, first ed. 2013;
- Circolare ENAC GEN-05 del 08 ottobre 2014;
- Sentenze del Consiglio di Stato nn. 5946/2013 e 661/2015;
- Procedura ENAC PRO 29 del 30 maggio 2011;
- Nota ENAC - Ufficio Aeroportuale Trapani n.0080589/ETP del 01.08.2016;
- Protocollo d’Intesa ENAC - Regione Siciliana DRPC del 02.02.2016;
- Accordo per “Procedure di Intervento congiunto A.M. e VV.F. per stati di allarme o di emergenza o incidente ad aeromobili militari o civili nell’Aeroporto di Trapani-Birgi” del 21.12.2016.

Si da atto che si è tenuto conto delle disposizioni contenute nella Direttiva del Capo Dipartimento della Protezione Civile del 27 gennaio 2012 e nel D.Lgs 14.1.2013 N.18 nel quale l’Italia ha dato attuazione a quanto previsto dall’art.23 del Regolamento (UE) 996/2010;

Infine si specifica che il presente piano (P.E.A.), ha lo scopo di approntare le risorse necessarie alla gestione del primo intervento in caso di evento critico aeronautico e resta salva ed impregiudicata l’attivazione delle pianificazioni previste ed elaborate dagli Enti preposti alla gestione delle crisi in materia di Protezione Civile.

## CAMPO DI APPLICAZIONE E GIURISDIZIONE

Ricordato che Trapani-Birgi è aeroporto militare aperto al traffico aereo civile, il campo di applicazione del seguente Piano è delimitato come segue:

Il piano si applica ad aeromobili civili, che siano in volo ed intendono atterrare all'Aeroporto di Trapani ovvero che stazionano o operano al suolo nell'area di movimento aeroportuale ovvero che abbiano avuto un incidente all'interno del perimetro aeroportuale, comprendente la parte del demanio civile e quella del demanio militare, (vedi Allegato "P") con le seguenti note di precisazione:

**NOTA 1:** Nei casi di malore o urgenza sanitaria a bordo di un aeromobile diretto a Trapani, in attuazione di quanto previsto dall'ICAO Doc. 9137, Part 7, Chapter 2, 2.2.4, si applica la procedura prevista alla pag. 22 del presente PEA, a meno di dichiarazione del comandante che attesti lo stato di emergenza ovvero che anche l'efficienza o la sicurezza della condotta dell'aeromobile è pregiudicata; in tal caso si attuano le disposizioni per l'attivazione dell'appropriata fase del presente piano (Allarme o Emergenza).

**NOTA 2:** Nel caso di incidente e l'aeromobile/i interessato/i si trovi all'interno del perimetro aeroportuale, ma in aree di esclusiva pertinenza militare, ovvero al di fuori dell'area di movimento e delle aree di sicurezza della pista e delle taxiway (*runway strip* e *taxiway strip*), sarà compito del dispositivo militare assistere i mezzi del soccorso della componente civile (V.V.F., S.S.A., 118 ecc) sulla zona di intervento, fornendo in ogni caso agli stessi tutte le indicazioni e informazioni necessarie ai fini del soccorso.

**NOTA 3:** Nel caso in cui l'aeromobile incidentato si trovi al di fuori del sedime aeroportuale, su terra o in mare, trovano rispettivamente applicazione:

- su terraferma, si applica quanto previsto dal "Piano di Emergenza per il Soccorso a terra in caso di incidenti ad Aeromobili civili, militari e/o di Stato fuori dal sedime aeroportuale" elaborato dalla Prefettura;
- in mare, si applica quanto previsto dal "Piano di emergenza per soccorso ad aeromobile incidentato in mare" della Guardia Costiera 12° M.R.S.C. di Palermo e dal "Piano di soccorso a terra in caso di aerei incidentati nelle acque antistanti l'Aeroporto" della Prefettura.

**Al presentarsi di tali eventualità, in caso di intervento il distaccamento aeroportuale dei VVF dovrà dare immediata comunicazione al Gestore aeroportuale circa il possibile declassamento della categoria antincendio aeroportuale e richiedere la pubblicazione del NOTAM.**

## **DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE**

### **RUOLI E FUNZIONI**

#### **ENAC**

L'attività di coordinamento dei soggetti pubblici viene effettuata dall'ENAC in via preventiva, in sede di elaborazione del Piano, promuovendo la convocazione – da parte del Gestore aeroportuale Airgest SpA – di una riunione specifica, nell'ambito della quale accertare e condividere il corretto riparto dei compiti e delle responsabilità tra i vari soggetti coinvolti, che dovranno poi provvedere ad adottare proprie, coerenti procedure, in applicazione di quanto previsto dal Piano di Emergenza aeroportuale.

L'ENAC in sede di eventuale revisione del Piano di Emergenza Aeroportuale, verifica che le modifiche proposte, parimenti, non incidano sul corretto riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti e sull'efficacia della gestione dell'emergenza.

La programmazione delle esercitazioni è proposta dal Gestore aeroportuale Airgest S.p.A. all'ENAC che, nell'approvarla, delega lo stesso Gestore ad organizzarle entro i termini previsti.

#### **AERONAUTICA MILITARE - 37° STORMO**

Nei casi e nelle fasi previste dal presente PEA relativi ad un aeromobile civile partecipa alle operazioni di soccorso con il proprio apparato anticendio e con il proprio personale sanitario dell'Infermeria AM, attuando, per quanto di competenza, le misure e le azioni previste nelle parti specifiche del presente piano.

#### **GESTORE AEROPORTUALE - SOC. AIRGEST S.P.A.**

È la società titolare del certificato di aeroporto e gestore dell'aeroporto di Trapani-Birgi. Nell'ambito del PEA mette a disposizione dell'organizzazione dei soccorsi le risorse di sua competenza, così come specificate nell'allegato "H", "L" e allegato "U", ivi compreso il locale attrezzato da adibire a Centro Operativo per l'Emergenza, allegato "O", più avanti indicato come COE, ed il personale necessario al suo funzionamento e delle attrezzature presenti. Nell'ambito del PEA potrà essere indicata anche come Gestore.

## **UNITÀ DEL SERVIZIO DEL TRAFFICO AEREO (ATS) - TWR**

Unità del servizio del traffico aereo del 37° Stormo AM, preposta alla fornitura del servizio di controllo del traffico di aerodromo, del servizio informazioni volo e del servizio di allarme nello spazio aereo di competenza (ATZ) ed alla disciplina ed al controllo *“della movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull’area di manovra”*.

Per quanto attiene alla fornitura del servizio di allarme, la TWR adempie, in linea generale, ai sotto elencati compiti:

- attiva lo stato di “ALLARME - EMERGENZA - INCIDENTE” secondo le previsioni del presente PEA;
- provvede a diffondere l’attivazione dello stato “ALLARME - EMERGENZA - INCIDENTE” mediante il sistema di gestione HEELP, inserendo le informazioni di cui ha conoscenza;
- autorizzare i movimenti dei mezzi di soccorso nell’area di manovra.

## **DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO**

Struttura aeroportuale del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco che nei casi e nelle fasi previste dal presente PEA interviene immediatamente, assumendo la direzione tecnica ed il coordinamento delle operazioni di soccorso finalizzati allo spegnimento degli incendi, al salvataggio della vita umana e alla salvaguardia dei beni e dell’ambiente.

## **SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE - S.S.A.**

Servizio affidato ad operatore specializzato e qualificato che interviene nelle operazioni di primo soccorso consistenti in:

- apprestamento delle attrezzature sanitarie disponibili in loco;
- attività di triage sul luogo dell’incidente;
- in caso di incidente relativo ad aeromobile/i con non più di due occupanti a bordo, provvede all’immediato trasporto di persona ferita con l’ambulanza in dotazione;
- si mette a disposizione del DSS del SUES 118 nei casi previsti.

## **S.U.E.S 118**

Il Servizio Urgenza Emergenza Sanitaria bacino Palermo-Trapani interviene con la propria struttura nella gestione sanitaria delle fasi di soccorso e post-soccorso, avvia le procedure per l’attivazione delle risorse sanitarie territoriali ed allerta le strutture sanitarie per l’eventuale attivazione del loro piano di emergenza interna per massiccio afflusso feriti (PEIMAF).

Al servizio 118 spetta la Direzione dei soccorsi sanitari durante tutta la crisi, la gestione della Postazione Medica Avanzata (PMA) e la tenuta dell'elenco dei feriti ricoverati nei vari ospedali.

### **UFFICIO DI SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA (U.S.M.A.F.)**

Gli Uffici sono situati nei maggiori porti ed aeroporti nazionali al fine di prevenire il rischio di importazione di malattie dall'estero. Anche se presso questi uffici si espletano attività sanitarie diverse (ad es. prestazioni di medicina legale per i naviganti, vaccino-profilassi per i viaggiatori) il principale compito istituzionale degli USMAF è la vigilanza igienico-sanitaria su mezzi, merci e persone di provenienza extra-UE. L'Ufficio locale di Trapani fa parte dell'Unità di Palermo.

### **FORZE DELL'ORDINE - FF.O.**

Enti di Stato deputati, nell'ambito del Piano, a funzioni di allertamento, presidio, vigilanza ed ordine pubblico nelle aree interessate, ovvero si occuperà:

- del presidio della zona interessata dall'incidente;
- del presidio delle aree destinate ai feriti ed agli illesi (vd. allegato "T");
- del presidio delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");
- del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegati "T" e "O");
- dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;
- della scorta dei mezzi di soccorso;
- del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;
- della gestione degli effetti personali recuperati.

### **SOCIETÀ DI HANDLING E COMPAGNIE AEREE**

La società di handling (Airgest) e le compagnie aeree coinvolte negli eventi, di cui al presente documento, presenti con proprio presidio sullo scalo, mettono a disposizione risorse, dati e notizie di competenza utili all'esecuzione delle azioni previste dal presente Piano.

## **RESPONSABILITÀ'**

**Gli Enti e gli Operatori aeroportuali, come sopra elencati, sono responsabili, oltre che dei previsti compiti di istituto, della corretta applicazione delle presenti norme e procedure, della loro diffusione al personale interessato, dell'adeguato livello di formazione del personale stesso, nonché dell'emanazione di procedure operative interne per l'adempimento dei compiti previsti dal presente Piano.**

## **EVENTI CONTEMPLATI**

Gli eventi contemplati dal presente Piano di Emergenza si distinguono in:

### ***STATO DI ALLARME (Local Stand-by)***

- Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.

### ***STATO DI EMERGENZA (Full Emergency)***

- Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.

### ***STATO DI INCIDENTE***

- Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti.

## **PRECETTABILITA'**

L'ENAC, in virtù dell'art.726 del Codice della Navigazione, in caso di urgente necessità di servizio, può ordinare che gli aeromobili e ogni mezzo di trasporto che si trovi nell'aeroporto, siano messi a sua disposizione con il relativo personale. Può parimenti ordinare che sia messo a sua disposizione ogni altro mezzo che ritenga necessario. Il coordinamento per precettare aerei e mezzi militari, escluso quanto già previsto da LoA, deve necessariamente essere fatto attraverso il WOC/Comandante del 37° Stormo, il quale ne ha la completa responsabilità.

## **CONTROLLO NOTIZIE E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

### **E' fatto divieto di:**

- fornire notizie che possano pregiudicare ed ostacolare le operazioni di pronto intervento;
- interrogare i membri dell'equipaggio e/o i passeggeri dell'aeromobile incidentato senza preventiva autorizzazione del Responsabile dell'Ufficio Aeroportuale ENAC o di un Suo sostituto e, ove del caso, dell'Autorità Giudiziaria;
- effettuare riprese video-cinematografiche senza preventiva autorizzazione del Responsabile dell'Ufficio Aeroportuale ENAC o di Suo sostituto e, ove del caso,

dell'Autorità Giudiziaria, fatta salvo la possibilità dell'AM di effettuare tale attività, nel rispetto delle proprie direttive, autorizzata dal Comandante del 37° Stormo o suo sostituto.

**NOTA:** l'attività di informazione istituzionale ed i rapporti con i mass-media spettano esclusivamente all'ENAC, all'ANSV e al 37° Stormo AM, per quanto di rispettiva competenza.

## **RIMOZIONE AEROMOBILE**

Per quanto riguarda le attrezzature e le procedure dedicate alla rimozione degli aeromobili si rimanda al Piano di rimozione aeromobili in vigore allegato al Manuale di Aeroporto del Gestore (PO-ACC).

## **PROTEZIONE DELLE PROVE**

In accordo alla normativa vigente ed in particolare al Regolamento UE N.966/2010 artt. 9 e 13 tutti i soggetti coinvolti nelle operazioni di soccorso e post-soccorso dovranno rispettare le prescrizioni, i divieti e gli obblighi derivanti dall'osservanza delle norme che riguardano la protezione delle prove e l'immediata comunicazione all'autorità investigativa competente dell'accadimento di un incidente/inconveniente grave.

In particolare, fino all'arrivo degli investigatori dell'ANSV e della Procura, nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, effettuare movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite e, possibilmente, in consultazione con le Autorità competenti.



## MALORE O MESSAGGIO DI URGENZA MEDICA

*(Medical assistance request or PAN PAN PAN Medical)*

1. la TWR informa, attraverso il sistema HEELP, i seguenti Enti :
  - Infermeria AM;
  - WOC AM;
  - Servizio Sanitario Aeroportuale (S.S.A.);
  - Airgest - Operativo;
  - USMAF (*viene avvisato da S.S.A. in attesa di implementazione HEELP*).
2. il personale S.S.A raggiunge l'ambulanza e si porta in piazzale in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del sistema HEELP; si porterà quindi sotto bordo all'aeromobile interessato, pronto ad intervenire appena possibile; qualora necessario chiederà, via radio, l'intervento anche del personale dell'Infermeria AM (che potrebbe essere costituito anche da un solo infermiere e da un'autista soccorritore alla guida di un'autoambulanza); il personale S.S.A. informa e si coordina costantemente con l'USMAF.
3. il personale dell'Infermeria AM si predispone pronto sui mezzi di intervento e rimane in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del S.S.A.;
4. le TWR trasmette ed aggiorna - appena possibile - via sistema HEELP, i dati che seguono:
  - a. I numero di persone coinvolte;
  - b. Le informazioni ricevute dal pilota relative al tipo di malore;
  - c. tipo di aeromobile coinvolto;
  - d. nominativo;
  - e. la posizione attuale dell'aeromobile;
  - f. l'orario stimato e la probabile direzione di atterraggio;
  - g. il numero complessivo delle persone a bordo;
5. trasmette ed aggiorna **via radio (DEF 417,025 uhf)**, i dati che seguono:
  - a. la posizione in corto finale dell'aeromobile;
  - b. la pista di atterraggio;

**NOTA:** In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, dotato di apposita funzione di attivazione di "MEDICAL URGENCY" o nell'impossibilità di effettuare le predette comunicazioni tramite HEELP, la TWR diramerà le informazioni via radio (DEF 417,025 uhf) ovvero mediante linea telefonica diretta (punto-punto).

## **SISTEMA INFORMATICO PER LA GESTIONE DELLE PROCEDURE DI EMERGENZA (HEELP)**

Al fine di agevolare l'efficace svolgimento e gestione delle procedure previste dal presente PEA, è utilizzato il sistema informatico (HEELP), configurato sulla base delle specifiche funzionali richieste dai diversi enti aeroportuali interessati (TWR, VVF, Servizio Antincendi AM, SSA, Infermeria AM, 118, Gestore aeroportuale, C.S.A.R e Capitaneria di Porto di Trapani), coerentemente alle previsioni del PEA stesso e della normativa di riferimento (*vedi relativo Manuale d'uso in allegato "Z", che costituisce parte integrante del presente PEA*).

In particolare, il sistema gestisce automaticamente la funzione di allertamento in maniera tale da consentire l'immediata segnalazione dello stato di allarme / emergenza / incidente, nonché della "Medical Urgency" da parte della TWR agli enti aeroportuali coinvolti.

In tempo reale il sistema attiva inoltre automaticamente l'intera catena di allertamento interna indicata da ciascun Ente aeroportuale coinvolto.

Il sistema consente la diffusione delle informazioni inerenti l'aeromobile/volo interessato e la gestione delle check list operative interne indicate da ciascun ente coinvolto.

In caso di eventuale temporanea indisponibilità del sistema HEELP, la funzione di allertamento, così come le ulteriori comunicazioni gestite a sistema, saranno effettuate da tutti gli enti coinvolti via radio e/o tramite telefono punto-punto dedicato e registrato, secondo le procedure previste dal presente PEA.

Analogamente le check-list gestite a sistema, saranno compilate da tutti gli Enti coinvolti mediante l'utilizzo dell'apposita modulistica già predisposta.

La verifica del corretto funzionamento del Sistema HEELP e degli altri sistemi/mezzi di comunicazione in uso ai fini dell'applicazione del presente PEA, è svolta con cadenza almeno giornaliera su iniziativa della TWR previo coordinamento con gli affidatari del sistema operativo.

In caso di malfunzionamento ad uno o più apparati del sistema Heelp, l'Ente affidatario del sistema dovrà informare tempestivamente il Gestore aeroportuale che, a sua volta, provvederà a inoltrare la segnalazione alla ditta fornitrice del servizio di manutenzione del sistema in parola.

Il sistema svolge le medesime funzioni anche in modalità "Esercitazione" in modo da consentire la gestione al meglio delle simulazioni. In proposito è stato dotato anche della funzione "*Response Time Test*" per la verifica e tracciabilità di tale parametro e per lo svolgimento di esercitazioni parziali.

## COMUNICAZIONI E ORDINI DURANTE L' ATTIVAZIONE DEL P.E.A.

Una risposta tempestiva ed efficiente di un moderno dispositivo aeroportuale di gestione e pronta risposta ad un' emergenza dipende, in buona parte, dall'affidabilità dei propri sistemi di comunicazione e di allarme.

### OVERVIEW SULLE COMUNICAZIONI DURANTE LE FASI EMERGENZIALI

L'obiettivo del sistema aeroportuale di comunicazioni di emergenza è quello di fornire un sistema primario ed in alternativa un sistema secondario (back-up) di comunicazioni dirette tra gli enti coinvolti nelle operazioni di conoscenza e comunicazione, soccorso e post-soccorso.

In base alla fase emergenziale in atto ed ai relativi Enti coinvolti nelle operazioni di assistenza e salvataggio le comunicazioni di emergenza avvengono tramite 2 (due) tipologie di frequenze, in particolare distinguiamo:

- 1) la **DEF** (Discrete Emergency Frequency) settata sulla frequenza **UHF 417,025**;
  - 2) la **CF** (Command Frequency) settata sulla frequenza **VHF 146,030**.
- La **DEF** on **417,025**

La DEF viene utilizzata esclusivamente per le comunicazioni tra la Torre di controllo (TWR), il distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF), Il Servizio Antincendio dell'AM, Infermeria AM, WOC AM, Il Servizio Sanitario Aeroportuale (SSA) / il Servizio di Emergenza Sanitario (118) e l'Operativo Airgest / COE.

In essa vengono trasmesse, da parte degli Enti coinvolti nella prima fase dei soccorsi, le prime fondamentali informazioni critiche circa lo stato dell'aeromobile, l' autorizzazione ad interessare l'area di manovra e lo stato di operatività da parte dei vari Enti coinvolti, il raggiungimento della zona dell'incidente, le coordinate della suddetta zona (**vd. Allegato P**), la posizione della PMA ed altre informazioni importanti sulla gestione del primo intervento sullo scenario operativo.

- La **CF** on **146,030**

La CF viene utilizzata per le comunicazioni tra il distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF), Il Servizio Sanitario Aeroportuale (SSA) / il Servizio di Emergenza Sanitario (118), l'Operativo Airgest, la Polizia di Frontiera, l'ENAC il COE ed il WOC 37° Stormo

La CF si utilizza per tutte le comunicazioni tra la scena dell'evento ed il COE, in essa confluiscono le richieste dei soccorritori, le informazioni provenienti dal PMA.

Prende il nome di Command Frequency poichè le comunicazioni tra lo scenario operativo ed il COE dovranno essere mantenute dall'OSC (On Scene Commander), ovvero da colui il quale risulta il Comandante dell'intervento in atto sul luogo dell'incidente.

## **PROCEDURE OPERATIVE IN CASO DI AVARIA RADIO**

### **a) Avaria radio tra ATC e l'aeromobile in emergenza.**

La TWR comunicherà con l'aeromobile in emergenza attraverso i segnali luminosi standard ICAO.

### **b) Avaria radio tra ATC ed i mezzi di soccorso a terra (VVF, Antincendio AM, SSA, Infermeria AM, 118, Gestore).**

La TWR comunicherà con i mezzi di soccorso impegnati in area di movimento attraverso i segnali luminosi standard ICAO (per la clearance di attraversamento pista e taxiways). (Vd. allegato V Appendix 1).

### **c) Avaria radio tra l'aeromobile in emergenza ed i mezzi di soccorso dei VVF ed AM.**

Una volta che l'aeroplano è a terra e le comunicazioni radio con l'ente ATC non possono stabilirsi dovranno essere utilizzati i segnali manuali standard ICAO. Questi segnali devono essere conosciuti e capiti dagli equipaggi di volo e da tutti i Vigili del Fuoco del distaccamento aeroportuale e del Servizio Antincendio dell'AM. (Vd. allegato V Appendix 2)

**Nota:** Oltre alle informazioni provenienti tramite le frequenze di emergenza, secondo le procedure previste dal presente PEA e dai suoi allegati, i Soggetti interessati alle operazioni di ricerca e soccorso riceveranno dati utili sulla situazione in atto tramite il sistema *HEELP*.

## **RADIO DISCIPLINA**

Riguardo alle comunicazioni radio tra i vari Enti coinvolti nelle operazioni di ricerca e salvataggio, è necessario tener conto delle seguenti indicazioni:

- a)** Utilizzare la terminologia standard; essa prevede un linguaggio chiaro e specifico riguardo ai termini ed alle frasi da utilizzare.
- b)** Evitare di occupare la frequenza con le frasi in gergo o con codici specifici. Si dovrà utilizzare la fraseologia aeronautica standard. (Vd. allegato V Appendix 3).
- c)** Rispondere prontamente ed in modo conciso, pronunciando parole lentamente in modo chiaro, distinto e senza emozioni.
- d)** Durante le fasi critiche del volo (approccio finale, atterraggio, touchdown e stop dell'aeromobile in emergenza), solo l'Ente ATC potrà comunicare sulla DEF, a meno che la situazione di emergenza non imponga interventi indifferibili e tempestivi da parte dei VV.F. e di altri operatori del soccorso.
- e)** Non occupare la frequenza quando essa è utilizzata da altri operatori (transmit over), pertanto è necessario:
  - Aspettare la conclusione della comunicazione;
  - Specificare *chi* si sta chiamando (es. *Trapani Tower, COE, Vigili, 118 ecc.*);
  - Identificarsi (es. *Trapani Tower, COE, Vigili, 118 ecc.*);
  - Trasmettere il messaggio in modo chiaro e conciso.

**TUTTE LE COMUNICAZIONI RADIO DOVRANNO ESSERE CONFERMATE MEDIANTE PROCEDURA DI READ-BACK E, QUINDI, IL RICEVENTE DOVRÀ RIPETERE LA COMUNICAZIONE RICEVUTA AL FINE DI ASSICURARNE L'ESATTEZZA**

**IN SITUAZIONE DI INCIDENTE È FATTO OBBLIGO A CHIUNQUE DI ADOTTARE IL SILENZIO RADIO E TELEFONICO, CON ECCEZIONE DEI SOLI SOGGETTI INTERESSATI ALLA PROCEDURA IN ATTO**

## **MANUTENZIONE E CONTROLLO DELLE APPARECCHIATURE RADIO**

Tutte le radio che fanno parte del dispositivo delle comunicazioni in capo al presente documento dovranno seguire strettamente il seguente programma di controllo e manutenzione:

Controllo apparati radio: La verifica del corretto funzionamento delle apparecchiature radio è svolta con cadenza almeno giornaliera, su iniziativa della TWR, in concomitanza con il check del sistema di teleallarme Heelp, e comunque previo coordinamento con gli Enti interessati, ovvero Airgest, VVF, SSA, Capitaneria di Porto e C.SAR.

In caso di malfunzionamento ad uno o più apparati di comunicazione radio, l'Ente/Società dovrà provvedere tempestivamente alla risoluzione dell'avaria e, qualora questa avaria non potrà essere prontamente risolta, l'Ente dovrà provvedere alla immediata sostituzione dell'apparato in questione con un dispositivo efficiente in modo tale da non inficiare la linea ed i flussi di comunicazione.

Manutenzione ordinaria: Tutte le radio in dotazione agli Enti/Società dovranno seguire uno specifico programma di manutenzione ordinaria al fine di mantenere le stesse in piena efficienza.

## INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE

Tutte le squadre che intervengono sul luogo dell'incidente operano, ciascuna nell'ambito delle proprie competenze tecniche, secondo quanto previsto dal presente Piano di Emergenza Aeroportuale e dalle proprie procedure operative.

Per garantire il coordinamento e la gestione tecnica degli interventi delle diverse squadre, la direzione delle operazioni di spegnimento, salvataggio e soccorso tecnico urgente e' affidata, fin dai primi momenti, al R.O.S. presente sul posto (VIGILE UNO), che assume anche il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) sino all'arrivo del Com.te Provinciale o suo delegato. Al DTS saranno rese disponibili tutte le informazioni tecnico-specialistiche necessarie a garantire che le operazioni si svolgano con efficacia ed in condizioni di sicurezza.

In relazione alle specifiche procedure indicate nel presente Piano, in attuazione delle disposizioni adottate sul momento dal DTS, vengono attuati i seguenti interventi:

1. spegnimento degli incendi (VV.F e A/I AM);
2. salvataggio della vita umana e salvaguardia dei beni e dell'ambiente (VV.F. e A/I AM);
3. soccorso sanitario (Servizio Sanitario Aeroportuale – Infermeria AM - sistema 118);
4. attività di ricognizione e triage (SSA – Infermeria AM - sistema 118);
5. trasporto feriti presso le strutture ospedaliere (caso di incidente ad a/m con uno/due occupanti);
6. trasporto feriti (codici bianchi/verdi) nell'area a questi destinata all'interno dell'aerostazione, secondo quanto previsto dal presente piano di emergenza aeroportuale (Società di gestione aeroportuale);
7. richiesta, se necessario, di ulteriore supporto di autoambulanze e personale al sistema 118 (sistema 118 - Servizio sanitario aeroportuale);
8. supporto logistico (Società di gestione aeroportuale).

Il coordinamento generale dell'emergenza è assicurato attraverso il Centro Operativo per le Emergenze. Il COE ed i relativi supporti logistici ed organizzativi sono approntati dal Gestore nel rispetto della normativa di riferimento nazionale ed internazionale.

Al Centro Operativo per le Emergenze fanno capo il Direttore Aeroportuale ENAC o suo delegato e i responsabili degli Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza. Nelle more dell'intervento dell'ENAC, il Gestore aeroportuale Airgest S.p.A., in coerenza con quanto previsto dal Piano, assicura il coordinamento delle attività sul sedime aeroportuale di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA assegna loro.

L'ENAC garantisce inoltre la collaborazione con l'autorità giudiziaria e con l'ANSV ed il coordinamento con il DRPC (SORIS) in attuazione del Protocollo d'Intesa ENAC - Regione Siciliana DRPC del 02.02.2016.

In accordo con le indicazioni del COE vengono attuati i seguenti interventi:

1. coordinamento delle operazioni di soccorso sanitario presso la sede interna all'aeroporto dedicata a tale attività secondo quanto previsto dal piano di emergenza aeroportuale (Servizio Sanitario Aeroportuale - Infermeria AM);
2. attività medico - legale connesse al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme (USMAF d'intesa con la Polizia Mortuaria);
3. presidio della zona interessata dall'incidente, delle aree destinate ai feriti ed agli illesi, e delle entrate principali dell'aeroporto (FF.O);
4. presidio di tutte le zone d'accesso ai piazzali (FF.O);
5. agevolazione al transito dei mezzi di soccorso al varco Carraio (FF.O e Polizia locale);
6. scorta dei mezzi di soccorso (FF.O);
7. piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente (FF.O);
8. gestione degli effetti personali recuperati (FF.O);
9. predisposizione del personale tecnico e dei mezzi speciali per rimuovere l'aeromobile incidentato (Proprietario - Esercente aeromobile/Gestore aeroportuale).

## GESTIONE TRAFFICO AEREO CIVILE

Una situazione di Emergenza / Incidente necessita della massima attenzione da parte di tutti gli operatori impegnati nella gestione della stessa, in particolare il personale CTA, oltre a dover ricorrere al proprio best judgement per affrontare situazioni particolari, gestirà tutto il traffico aereo civile in partenza ed in arrivo, di massima, nel seguente modo:

### **EMERGENZA** (traffico in Emergenza **OLTRE** le 50 miglia dal campo):

- **TAKE OFF** = l'aeromobile con le porte chiuse e con i passeggeri a bordo sarà autorizzato alla messa in moto, rullaggio e decollo in accordo alla situazione dell'emergenza in atto.
- **LANDING** = saranno autorizzati gli avvicinamenti e gli atterraggi.
- **TAXI** = nessuna limitazione.

### **EMERGENZA** (traffico in Emergenza **ENTRO** le 50 miglia dal campo):

- **NO TAKE OFF.**
- **NO LANDING.**
- **NO TAXI.**

### **EMERGENZA** (traffico in Emergenza in **APRON**):

- **BLOCCO DELLE OPERAZIONI DI RULLAGGIO IN AREA DI MOVIMENTO E MANTENIMENTO DELLA POSIZIONE DEL TRAFFICO AEREO FINO AD ULTERIORE AUTORIZZAZIONE DELLA TWR.**
- **NO TAKE OFF.**
- **NO LANDING.**

### **INCIDENTE**

- **SOSPENSIONE DEL TRAFFICO AEREO CIVILE SULL'AEROPORTO, ECCETTO AEROMOBILI CHE OPERANO IN FUNZIONE DEL SOCCORSO.**

**NOTA:** Il ripristino dell'operatività aeroportuale civile, in seguito ad un incidente aereo, è dichiarato dal COE, una volta concluse le procedure e le incombenze normative e regolamentari, fatte salve le prerogative dell'ANSV e dell'Autorità Giudiziaria.

## ACCESSO ALL'AREA DI MOVIMENTO IN CASO DI EVENTO AERONAUTICO

Per “**Area di movimento**” si intende la parte di area aeroportuale destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente la pista, le vie di rullaggio e raccordi ad inclusione dei piazzali di sosta aeromobili.

Per “**Area di manovra**” si intende la parte di area aeroportuale destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente la pista, le vie di rullaggio e raccordi.

**AREA DI MANOVRA:** Durante gli stati di allarme, emergenza e/o incidente, sono autorizzati ad accedere e/o permanere nell'**area esclusivamente** le persone e gli automezzi cui sono stati affidati i compiti previsti dal PEA o comunque riconosciuti, al momento, essenziali per lo svolgimento delle operazioni in corso.

**APRON - PIAZZALE AEROMOBILI:** Durante gli stati di emergenza e/o incidente confluiranno al **R.V.P.** i mezzi di soccorso (*es. ambulanze, auto mediche, ecc.*) della Protezione Civile, dell'S.S.A. e del 118.

Nel caso di Incidente, i suddetti mezzi verranno accompagnati presso il P.M.A. e da qui successivamente assicureranno il trasporto dei feriti presso gli Ospedali.

Durante gli stati di emergenza/incidente tutte le persone e gli automezzi eventualmente già presenti in APRON e non interessati alle operazioni in atto, devono autonomamente liberare tale area avendo cura di non interferire con l'eventuale movimento dei mezzi di soccorso e con la loro predisposizione alla gestione dell'emergenza.

Le tabelle seguenti riassumono i comportamenti da tenere, nello specifico, a seconda dell'evento in corso:



| STATO     | SOGGETTI  | AREA            | COMPORAMENTO   |
|-----------|---|-----------------|--|
| ALLARME   | - PERSONALE ASSISTENZA AEREI,(HANDLER, MAINT).<br>- CANTIERI EDILI<br>- DITTE DI MANUTENZIONE.<br>- GESTORE | PIAZZALE CIVILE | POSSONO CONTINUARE LE ATTIVITA'.   |
|           | - CANTIERI EDILI<br>- DITTE DI MANUTENZIONE<br>- GESTORE  | MANOVRA         | ATTENERSI ALLE ISTRUZIONI CHE SARANNO IMPARTITE DALLA TORRE DI CONTROLLO.  |
| EMERGENZA | - PERSONALE ASSISTENZA AEREI,(HANDLER, MAINT).<br>- CANTIERI EDILI<br>- DITTE DI MANUTENZIONE.<br>- GESTORE | PIAZZALE CIVILE | RICEVUTA LA COMUNICAZIONE DELLO STATO DI EMERGENZA, <u>SI SOSPENDONO LE ATTIVITA'</u> , <ul style="list-style-type: none"> <li>• CI SI PONE IN ASCOLTO DELLE COMUNICAZIONI RADIO</li> <li>• SI SPOSTANO I MEZZI OPERATIVI IN POSIZIONE TALE DA NON INTERFERIRE CON LE OPS DI SOCCORSO.</li> </ul> QUALORA UN OPERATORE SIA IN MOVIMENTO SI FERMA' IMMEDIATAMENTE PER NON INTERFERIRE COL TRANSITO DEI MEZZI D'EMERGENZA CUI <u>DARA'</u> <u>PRECEDENZA ASSOLUTA.</u> |
|           | - CANTIERI EDILI<br>- DITTE DI MANUTENZIONE<br>- GESTORE  | MANOVRA         | ATTENERSI ALLE ISTRUZIONI CHE SARANNO IMPARTITE DALLA TORRE DI CONTROLLO.  |

|                  |   |                        |   |
|------------------|---|------------------------|---|
| <b>INCIDENTE</b> | <p>- PERSONALE ASSISTENZA AEREI,(HANDLER, MAINT).<br/>- CANTIERI EDILI<br/>- DITTE DI MANUTENZIONE.<br/>- GESTORE</p> | <p>PIAZZALE CIVILE</p> | <p>RICEVUTA LA COMUNICAZIONE DELLO STATO DI INCIDENTE <u>SI SOSPENDONO LE ATTIVITA'</u>,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CI SI PONE IN ASCOLTO DELLE COMUNICAZIONI RADIO</li> <li>• SI SPOSTANO I MEZZI OPERATIVI IN POSIZIONE TALE DA NON INTERFERIRE CON LE OPS DI SOCCORSO.</li> </ul> <p>QUALORA UN OPERATORE SIA IN MOVIMENTO SI FERMA' IMMEDIATAMENTE PER NON INTERFERIRE COL TRANSITO DEI MEZZI D'EMERGENZA CUI <u>DARA' PRECEDENZA ASSOLUTA.</u></p> |
|                  | <p>- CANTIERI EDILI<br/>- DITTE DI MANUTENZIONE<br/>- GESTORE</p>   | <p>MANOVRA</p>         | <p>ATTENERSI ALLE ISTRUZIONI CHE SARANNO IMPARTITE DALLA TORRE DI CONTROLLO.</p>  |

## **STATO DI ALLARME (*LOCAL STAND-BY*)**

## TORRE DI CONTROLLO (TWR)

### UNO O DUE OCCUPANTI

### PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Dirama lo **Stato di Allarme**, attraverso il sistema HEELP, ai seguenti Enti :

- Vigili del Fuoco (V.V.F) e Servizio Antincendio AM;
  - Servizio Sanitario Aeroportuale (S.S.A.) e Infermeria AM;
  - Airgest - Operativo;
  - WOC 37° Stormo;
  - APP-Radar;
  - 82° C.S.A.R.;
  - ENAC Palermo / Trapani\*;
  - Unità Costiera di Guardia di Trapani;
- \*Nota: destinatari non visibili sul terminale HEELP di TWR  
ma comunque raggiunti dalla messaggistica HEELP)

2. se necessario, contatta l'Unità Costiera di Guardia di Trapani con l'appropriato canale VHF/FM ch.16;

3. trasmette ed aggiorna - appena possibile - via sistema **Heelp**, i dati che seguono:

- h. la causa dello stato di Allarme;
- i. tipo di aeromobile coinvolto;
- j. nominativo;
- k. la posizione attuale dell'aeromobile;
- l. l'orario stimato e la probabile direzione di atterraggio;
- m. il numero (una o due) delle persone a bordo;
- n. l'eventuale presenza di merci pericolose a bordo (*se conosciuto e/o riportato dal pilota*);
- o. la quantità di carburante residuo (*comunicato dal pilota*);

6. trasmette ed aggiorna **via radio (DEF 417,025 uhf)**, i dati che seguono:

- c. la posizione in corto finale dell'aeromobile;
- d. la pista di atterraggio;

5. comunica agli Enti preposti, attraverso il sistema Heelp lo stato di "**Fine Allarme**" o l'inizio dello stato di emergenza o d'incidente.

**NOTA:** In caso di avaria del sistema di tele-allarme Heelp, la TWR diramerà le informazioni circa lo stato di Allarme attraverso la linea telefonica diretta (punto-punto). Il Responsabile Direzione aeroportuale ENAC ed il suo sostituto saranno informati dal Responsabile in turno Airgest con linea telefonica registrata.

Qualora gli Enti aeroportuali (VVF, Antincendio ed Infermeria AM, Airgest, SSA) presenti nella catena di allertamento, non risultassero raggiungibili telefonicamente, saranno informati dello stato in atto, via radio (**417,025 UHF**);

**DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.)**

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. la sala operativa del distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco avvisa il Comando Provinciale dello stato di Allarme;</li><li>3. il personale si predispone sui mezzi di intervento,</li><li>4. il VIGILE UNO rimane in attesa di ulteriori comunicazioni da parte della TWR mediante il sistema Heelp:</li><li>5. riceve dalla TWR, attraverso il sistema Heelp, la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |                      |

## SERVIZIO ANTINCENDIO AM

## UNO O DUE OCCUPANTI

## PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Riceve dalla TWR l'avviso dello Stato di Allarme e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione (*In attesa della completa implementazione del sistema Heelp ricevono via telefono o radio dalla TWR l'avviso dello Stato di Allarme*);
2. appena pronti sui mezzi di intervento, il Capo Gestione Em. AM "ROSSO SIERRA" rimane in attesa di ulteriori comunicazioni da parte della TWR;
3. riceve dalla TWR la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.

**INFERMERIA AM****UNO O DUE OCCUPANTI****PIÙ DI DUE OCCUPANTI**

1. Riceve dalla TWR l'avviso dello Stato di Allarme e confermano, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;
2. rimane in attesa di ulteriori comunicazioni da parte della TWR, pronta ad intervenire;
3. riceve dalla TWR la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.

## SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. il personale sanitario raggiunge l'ambulanza e rimane in attesa di ulteriori comunicazioni da parte del sistema Heelp;</li><li>3. riceve dalla TWR, attraverso il sistema Heelp, la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |                      |



|   |
|---|
| <b>SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118)</b> |
|---|

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|-----------------------|--|----------------------|
| NON VIENE INTERESSATO |  |                      |

## WOC 37° STORMO

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. si pone in ascolto radio sulla <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li><li>3. controlla l'attivazione della propria catena di allertamento da parte del sistema HEELP;</li><li>4. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Comandante di Stormo ed il Capo Ufficio Operazioni;</li><li>5. effettua le comunicazioni previste dalle procedure interne;</li><li>6. riceve dalla TWR, attraverso il sistema Heelp, la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, il WOC provvederà a diramare lo "Stato di Allarme" alla propria catena gerarchica, come da procedure interne, tramite linea telefonica registrata.</p> |                      |

## AIRGEST - OPERATIVO

| UNO O DUE OCCUPANTI  |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. si pone in ascolto radio sulla <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li><li>3. controlla l'attivazione della catena di allertamento (vedi allegato "A") da parte del sistema Heelp;</li><li>4. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Funzionario ENAC di turno e/o reperibile, secondo il turno mensile di reperibilità trasmesso da ENAC al Gestore;</li><li>5. attiva le proprie "<i>Crisis Management Procedures</i>";</li><li>6. immette nel sistema Heelp, quanto prima (<i>se a conoscenza</i>) i seguenti dati supplementari:<ul style="list-style-type: none"><li>• persone a bordo;</li><li>• dati del velivolo (<i>lunghezza, colore, merci pericolose, marche d'immatricolazione, ente/società/proprietario dell'aeromobile, ecc</i>).</li><li>• ogni altra informazione utile dello stato trasmesso.</li></ul></li><li>7. riceve dalla TWR, attraverso il sistema Heelp, la comunicazione di fine allarme o di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |  |                      |
| <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, Airgest - operativo provvederà a diramare lo "Stato di Allarme" al Responsabile Direzione Aeroportuale ENAC ed al suo sostituto, tramite linea telefonica registrata.</p>   |  |                      |

## ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. verifica l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale;</li><li>3. riceve dalla TWR, attraverso il sistema Heelp, la comunicazione di fine allarme ovvero la notifica di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |                      |

**A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI**

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dal sistema Heelp sulla check-list n.1;</li><li>3. riceve dal Gestore, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine allarme ovvero la notifica di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> <p><b>NOTA:</b> nel caso in cui l'Allarme evolva in Emergenza, segue le procedure previste dal Piano nella situazione di Emergenza.</p> |                      |

**D.R.P.C. - S.O.R.I.S. (SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA)**

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|-----------------------|--|-----------------------|
| Non viene interessata |  | Non viene interessata |

## UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA)

| UNO O DUE OCCUPANTI           | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|-------------------------------|--|
| <p>Non viene interessata.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dal sistema Heelp sulla check-list n.1;</li> <li>3. comunica lo Stato di Allarme ai presidi aeroportuali dei: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carabinieri</li> <li>• Guardia di Finanza</li> <li>• KSM</li> </ul> <p><b>NOTA: in caso di non presidio in aeroporto informa il 112 ed il 117.</b></p> <p>Inoltre informa ed aggiorna :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la propria sala operativa territoriale (113);</li> <li>• Questura;</li> <li>• Centrale operativa della Polizia Municipale di Trapani;</li> </ul> </li> <li>4. ricevuta dall'Airgest, attraverso il sistema Heelp, la notifica di <b>Fine Allarme</b>, la diffonde agli Enti precedentemente allertati;</li> <li>5. nel caso in cui l'Allarme evolva in Emergenza, segue le procedure previste dal presente Piano per lo stato di "Emergenza".</li> </ol> |

## GUARDIA DI FINANZA UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI    | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|------------------------|---|
| Non viene interessata. | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Allarme</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li><li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li><li>3. allerta il proprio Comando e la propria sala operativa territoriale (117), quando attivata dalla Polaria;</li><li>4. ricevuta dalla Polaria la notifica di <b>Fine Allarme</b> la comunica al proprio Comando;</li><li>5. nel caso in cui l'Allarme evolva in Emergenza, segue le procedure previste dal Piano nella situazione di Emergenza.</li></ol> |



## CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI            | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|--------------------------------|--|
| <p>Non vengono interessati</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Allarme</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>3. allerta il proprio Comando e la propria sala operativa territoriale (112), quando attivati dalla Polaria;</li> <li>4. ricevuta dalla Polaria la notifica di <b>Fine Allarme</b>, la comunica al proprio Comando;</li> <li>5. nel caso in cui l'Allarme evolva in Emergenza, segue le procedure previste dal Piano nella situazione di Emergenza.</li> </ol> |

## POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI    | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|------------------------|--|
| Non viene interessata. | <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="885 416 1402 651">1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Allarme</b> dalla propria centrale operativa, precedentemente allertata dalla Polaria;</li><li data-bbox="885 685 1402 763">2. riceve dal proprio Comando la notifica di <b>Fine Allarme</b>;</li><li data-bbox="885 797 1402 987">3. nel caso in cui l'Allarme evolva in Emergenza, segue le procedure previste dal Piano nella situazione di Emergenza.</li></ol> |

## UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. interviene e/o dirama l'allarme all'U.C.G. competente, secondo le modalità previste dal Piano S.A.R. nazionale per incidenti a mare, sulla base dei dati forniti e delle direttive contenute nel Piano particolareggiato emanato dal 12° M.R.S.C. di Palermo in data 30.03.2007, in base alle competenze attribuite all'Autorità Marittima dall'art. 830 Codice della Navigazione (come modificato dal D.lgs n. 96/2005);</li><li>3. riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di <b>Fine Allarme</b> ovvero la notifica di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |                      |

## U.S.M.A.F. - SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA

| UNO O DUE OCCUPANTI    | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|------------------------|--|
| Non viene interessata. | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Allarme</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. trascrive i dati eventualmente forniti sulla check-list n.1;</li><li>3. riceve dal Gestore, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine allarme ovvero di inizio dello stato di emergenza o di incidente.</li></ol> |

**STATO DI EMERGENZA**

## TORRE DI CONTROLLO (TWR)

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <p>1. la TWR dirama lo <b>Stato di Emergenza</b>, attraverso il sistema Heelp, ai seguenti Enti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigili del Fuoco (V.V.F) e Servizio Antincendio AM;</li> <li>• Servizio Sanitario Aeroportuale (S.S.A.) e Infermeria AM;</li> <li>• Airgest - Operativo;</li> <li>• WOC 37° Stormo;</li> <li>• APP-Radar;</li> <li>• 82° C.S.A.R.;</li> <li>• ENAC Palermo / Trapani*; <span style="float: right;"><i>*Nota: destinatari non visibili sul terminale HEELP di TWR ma comunque raggiunti dalla messaggistica HEELP)</i></span></li> <li>• Unità Costiera di Guardia di Trapani;</li> </ul>                       |                      |
| <p>2. se necessario, contatta l'unità Costiera di Guardia di Trapani con l'appropriato canale VHF/FM ch.16;</p>  |                      |
| <p>3. trasmette ed aggiorna - appena possibile- via <b>sistema Heelp</b>, i dati che seguono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. tipo di Emergenza;</li> <li>b. tipo di aeromobile coinvolto;</li> <li>c. nominativo;</li> <li>d. la posizione attuale dell'aeromobile;</li> <li>e. l'orario stimato e la probabile direzione di atterraggio;</li> <li>f. il numero delle persone a bordo (<i>se conosciuto e/o riportato dal pilota</i>);</li> <li>g. l'eventuale presenza di merci pericolose a bordo (<i>se conosciuto e/o riportato dal pilota</i>);</li> <li>h. la quantità di carburante residuo (<i>comunicato dal pilota</i>);</li> </ol> |                      |
| <p>4. trasmette ed aggiorna <b>via radio (DEF 417,025 uhf)</b>, i dati che seguono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. la posizione in corto finale dell'aeromobile;</li> <li>b. la pista di atterraggio;</li> </ol>  |                      |
| <p>5. autorizza i VVF a posizionarsi sul raccordo "<b>G</b>" e sul raccordo "<b>F</b>", che raggiungeranno dal piazzale dello scalo civile attraverso la strada perimetrale, come specificato nell'Allegato "<b>N</b>";</p>  |                      |
| <p>6. autorizza i mezzi del servizio antincendio AM all'ingresso in area di manovra ed a posizionarsi come specificato, per la parte di competenza, nell'Allegato "<b>N</b>";</p>  |                      |
| <p>7. invia, se disponibile, il mezzo Follow-me dell'AM al RVP al fine di agevolare eventuali spostamenti nelle aree di movimento dei mezzi di soccorso sprovvisti di radio, qualora la situazione dovesse evolvere in stato di Incidente;</p>   |                      |
| <p>8. comunica agli Enti preposti, attraverso il sistema HEELP, lo stato di "<b>Fine Emergenza</b>" (se comunicato dal pilota e, per quanto di competenza, da VIGILE UNO) ovvero l'inizio dello Stato di Incidente.</p>  |                      |
| <p><b>NOTA 1:</b> Il mezzo Follow-me dell'AM interverrà in accordo alle disposizioni interne del 37° Stormo.</p>   |                      |
| <p><b>NOTA 2:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme Heelp, la TWR diramerà le informazioni circa lo stato di Emergenza attraverso la linea telefonica diretta (punto-punto). Il Responsabile Direzione Aeroportuale ENAC ed il suo sostituto saranno informati dal Responsabile in Turno Airgest con linea telefonica registrata.</p>  |                      |
| <p>Qualora gli Enti aeroportuali (VVF, Servizio Antincendio ed Infermeria AM, Airgest, SSA) presenti nella catena di allertamento, non risultassero raggiungibili telefonicamente, saranno informati dello stato in atto, via radio sulla frequenza <b>DEF (417,025 UHF)</b>;</p>  |                      |

## DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (V.V.F.)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. Il centralinista dei Vigili del Fuoco, avvisa il Comando Provinciale dello stato di emergenza;</li> <li>3. appena pronti sui mezzi di intervento, il VIGILE UNO attiva sul sistema mobile Heelp il segnale "<b>Partenza dalla base</b>";</li> <li>4. ricevuta da ROSSO SIERRA via radio la comunicazione di "PRONTI", VIGILE UNO dispone anche per l'intervento dei mezzi AM, secondo le procedure di "intervento congiunto stabilite";</li> <li>5. il VIGILE UNO richiama ed ottenuta dalla TWR la necessaria autorizzazione ad interessare l'area di manovra, dispone ai propri mezzi di recarsi nel più breve tempo possibile nelle posizioni di schieramento stabilite (vedi allegato "N");</li> <li>6. raggiunta la posizione di attesa da parte di tutti i mezzi dei VVF, il VIGILE UNO attiva sul sistema HEELP il segnale "<b>Arrivo sui punti di attesa</b>";</li> <li>7. se l'emergenza si verifica in Apron, saranno autorizzati ad intervenire interessando la Apron Taxi Line, non utilizzando la strada di servizio antistante l'aerostazione;</li> <li>8. Il VIGILE UNO, dopo aver effettuato i controlli di propria competenza, dichiara alla TWR lo stato di "Fine Emergenza";</li> <li>9. Riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza o di inizio dello stato di incidente.</li> </ol> |  |
| <b>N.B.</b>   | <p style="color: red; margin: 0;"><b>IL COORDINAMENTO E LA DIREZIONE DEGLI INTERVENTI DI SPEGNIMENTO INCENDI, SALVATAGGIO DELLA VITA UMANA E DI SOCCORSO TECNICO URGENTE È AFFIDATA, FIN DAI PRIMI MOMENTI, A VIGILE UNO .</b></p> |

## SERVIZIO ANTINCENDIO AM

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. il Capo Gestione Em. AM "ROSSO SIERRA" dichiara via radio sulla frequenza <b>DEF (417.025 uhf)</b> al VIGILE UNO dei Vigili del Fuoco di essere "<b>PRONTI</b>" ad intervenire;</li><li>3. appena pronti sui mezzi di intervento, ROSSO SIERRA, richiesta ed ottenuta dalla TWR la necessaria autorizzazione ad interessare l'area di manovra, dispone ai propri mezzi di recarsi nel più breve tempo possibile nelle posizioni di schieramento stabilite (vedi allegato "<b>N</b>");</li><li>4. attua le direttive impartite da VIGILE UNO via radio, secondo le procedure di "intervento congiunto stabilite";</li><li>5. riceve dalla TWR la comunicazione di fine emergenza o di inizio dello stato di incidente.</li></ol> |                      |



## INFERMERIA AM

## UNO O DUE OCCUPANTI

## PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Riceve dalla TWR l'avviso dello **Stato di Emergenza** e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;
2. si reca al punto di schieramento in attesa di ulteriori comunicazioni da parte delle TWR;
3. segue le istruzioni della TWR per recarsi sul luogo indicato dal VIGILE UNO;
4. attua le istruzioni diramate dal VIGILE UNO via radio;
5. riceve dalla TWR la comunicazione di fine emergenza o di inizio dello stato di incidente.

## SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.)

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. contatta il 118, specificando che si tratta di uno Stato di Emergenza e comunica i dati disponibili;</li><li>3. il personale sanitario raggiunge l'ambulanza e attiva sul sistema mobile Heelp il segnale "<b>Partenza dalla base</b>";</li><li>4. l'ambulanza seguirà lo schieramento dei mezzi dei Vigili del fuoco posizionati sul raccordo "G" (v. allegato "N"), raggiunta la posizione di attesa, il medico attiva sul sistema Heelp il segnale "Arrivo al punto di attesa" mantengono l'ascolto radio;</li><li>5. riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza o di incidente</li></ol> |                      |

## SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|---|---|
| <p>Riceve la notifica dello <b>Stato di Emergenza</b> dal S.S.A. e resta in attesa di <u>eventuale</u> richiesta di invio di uomini e mezzi in aeroporto.</p> | <p>Ricevuta la notifica dello <b>Stato di Emergenza</b> dal S.S.A. :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Invia in aeroporto uomini e mezzi destinati al soccorso, unitamente alla Macchina di Coordinamento;</li> <li>2. concentra tutti i mezzi di soccorso pervenuti in aeroporto presso l'apposita area destinata a Centro di raccolta mezzi di soccorso, <b>RVP</b>, (vedi allegato "O"), in attesa di ulteriori sviluppi.</li> <li>3. Il primo medico del 118 giunto in aeroporto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• diventa "Direttore dei Soccorsi Sanitari" (fino al sopraggiungere del DSS - Direttore dei Soccorsi Sanitari - delegato dal Direttore della Centrale Operativa);</li> <li>• allerta le strutture ospedaliere in relazione alle possibili dimensioni dell'evento.</li> </ul> </li> <li>4. Riceve dal SSA la comunicazione di fine emergenza o di incidente.</li> </ol> |

**N.B.**

**DURANTE LO STATO DI EMERGENZA, NESSUN MEZZO DEL SERVIZIO 118 È AUTORIZZATO A MUOVERSI AUTONOMAMENTE DAL R.V.P.**

## WOC 37° STORMO

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. si pone in ascolto radio sulla <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li><li>3. controlla l'attivazione della propria catena di allertamento da parte del sistema HEELP;</li><li>4. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Comandante di Stormo ed il Capo Ufficio Operazioni;</li><li>5. annota il supporto militare fornito per lo Stato di Emergenza al fine di valutare l'operatività ed eventualmente comunicare alla catena gerarchica ogni variazione di prontezza operativa della base;</li><li>6. effettua le comunicazioni previste dalle procedure interne;</li><li>7. riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza o di inizio dello stato di incidente.</li></ol> |                      |
| <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, il WOC provvederà a diramare lo "Stato di Allarme" alla propria catena gerarchica, come da procedure interne, tramite linea telefonica registrata.</p>   |                      |

## 82° CENTRO C.S.A.R.

UNO O DUE OCCUPANTI

PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Ricevuta la notifica dello **Stato di Emergenza** in atto dalla TWR, attiverà la propria struttura, al fine di essere pronto a fornire assistenza al DSS del tipo "MED-EVAC" nel caso in cui l'Emergenza evolva in Incidente, previa autorizzazione del Comando Operazioni Aeree A.M. di Poggio Renatico.

## AIRGEST - OPERATIVO

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. si pone in ascolto radio sulla <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li><li>3. controlla l'attivazione della catena di allertamento (vedi allegato "A") da parte del sistema Heelp;</li><li>4. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Funzionario ENAC di turno e/o reperibile, secondo il turno mensile di reperibilità trasmesso al Gestore;</li><li>5. applica le proprie "<i>Crisis Management Procedures</i>";</li><li>6. appronta la Scorta Sanitaria Intangibile;</li><li>7. invia il mezzo Follow-me al RVP al fine di agevolare eventuali spostamenti nelle aree di movimento dei mezzi di soccorso sprovvisti di radio, qualora la situazione dovesse evolvere in incidente;</li><li>8. immette nel sistema HEELP, quanto prima (se a conoscenza) i seguenti dati supplementari:<ul style="list-style-type: none"><li>• persone a bordo;</li><li>• dati del velivolo (<i>lunghezza, colore, merci pericolose, marche d'immatricolazione, ente/società/proprietario dell'aeromobile, ecc</i>);</li><li>• ogni altra informazione utile alla gestione dello stato trasmesso.</li></ul></li><li>9. Riceve dalla Twr attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza o di incidente.</li></ol> |                      |
| <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, Airgest operativo provvederà a diramare lo "Stato di Emergenza" al Responsabile Direzione aeroportuale ENAC ed al suo sostituto, tramite linea telefonica registrata.</p>  |                      |

## ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. verifica l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale;</li> <li>3. invia alla Sala Crisi e Gestione Eventi dell'ENAC il rapporto Informativo;</li> <li>4. comunica alla Prefettura le informazioni relative all'evento;</li> <li>5. informa l'ANSV;</li> </ol> |   |
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. attiva la SORIS chiamando al numero <b>800 40 40 40</b>;</li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>7. riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza ovvero la notifica di inizio dello stato di incidente.</li> </ol>  |   |

## A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|--|--|
| <p>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</p>   |  |
| <p>2. ricevuta la notizia dello Stato di Emergenza allerta la propria struttura;</p>   | <p>2. ricevuta la notizia dello Stato di Emergenza allerta la propria struttura per il dispiegamento del proprio dispositivo di risposta alla possibile crisi ed in particolare attiva l'E.P.E. (<i>Equipe Psicosociale per l'Emergenza</i>) dell' A.S.P.;</p> |
| <p>3. si raccorda con la centrale operativa del servizio emergenze del 118;</p> <p>4. riceve dal gestore, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza ovvero la notifica di inizio dello stato di incidente.</p> |  |



## GRUPPO E.P.E. - A.S.P. TP

| UNO O DUE OCCUPANTI           | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|-------------------------------|--|
| <p>Non viene interessato.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Emergenza</b> dai due Pronto soccorso (Marsala/Trapani);</li> <li>2. invia in aeroporto due operatori che, in caso di incidente, si occuperanno: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del supporto dei feriti lievi/illesi (sala arrivi internazionali);</li> <li>• del supporto dei familiari delle vittime (sala attesa parenti e amici).</li> </ul> </li> <li>3. Raggiunto l'aeroporto prende contatto con il personale del Gestore aeroportuale per ricevere informazioni circa il loro dispiegamento operativo;</li> </ol> <p><b>NOTA:</b> L'E.P.E. coordina tutti gli psicologi e assistenti sociali presenti, a vario titolo, presso le sale aeroportuali predisposte (vedi allegato "T").</p> |

## D.R.P.C. - S.O.R.I.S. SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA

| UNO O DUE OCCUPANTI           | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|-------------------------------|---|
| <p>Non viene interessata.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dall'ENAC la telefonata al n. <b>800 40 40 40</b></li> <li>2. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>3. trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li> <li>4. attiva il proprio Servizio Provinciale di Protezione Civile;</li> <li>5. contatta i referenti Protezione Civile presso i Comuni di Trapani e Marsala;</li> <li>6. riceve dal Gestore, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine emergenza ovvero la notifica di inizio dello stato di incidente.</li> </ol> |

## UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li> <li>3. comunica lo stato di emergenza ai presidi aeroportuali dei:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carabinieri</li> <li>• Guardia di Finanza</li> <li>• KSM</li> </ul> </li> </ol> <p><b>NOTA: in caso di non presidio in aeroporto informa il 112 ed il 117</b></p> |   |
|   | <p>Inoltre, informa ed aggiorna la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• propria sala operativa terr.le (113);</li> <li>• Questura</li> <li>• Centrale operativa della Polizia Municipale di Trapani;</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio delle aree destinate alla possibile accoglienza dei feriti e degli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio del Varco Carraio e delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegati "T" e "O");</li> <li>• dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;</li> </ul> </li> <li>5. tiene sotto controllo il <b>RVP</b> coordinandosi con il proprio Funzionario;</li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>6. ricevuta la notifica di <b>Fine Emergenza</b>, la diffonde agli Enti precedentemente allertati;</li> <li>7. nel caso in cui l'Emergenza evolva in Incidente, segue le procedure previste per il soccorso ad aeromobili nella situazione di Incidente.</li> </ol>  |   |

## GUARDIA DI FINANZA UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Emergenza</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>3. allerta il proprio Comando, la dogana di Trapani e la propria sala operativa territoriale (117), quando attivata dalla Polaria;</li> </ol> |  |
|   | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio delle aree destinate alla possibile accoglienza dei feriti e degli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio del Varco Carraio e delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegato "T" e "O");</li> <li>• dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;</li> </ul> </li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>5. ricevuta la notifica di <b>Fine Emergenza</b>, la comunica al proprio Comando;</li> <li>6. nel caso in cui l'Emergenza evolva in Incidente, segue le procedure previste per il soccorso ad aeromobili nella situazione di Incidente.</li> </ol>   |  |

## CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Emergenza</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>3. allerta il proprio Comando e la propria sala operativa territoriale (112) quando attivati dalla Polaria;</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Emergenza</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>5. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>6. allerta il proprio Comando e la propria sala operativa territoriale (112) quando attivati dalla Polaria;</li> <li>7. unitamente alle altre FF/OO si occupa:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio delle aree destinate alla possibile accoglienza dei feriti e degli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegato "T" e "O");</li> <li>• dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;</li> </ul> </li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>8. ricevuta la notifica di Fine Emergenza, la comunica al proprio Comando;</li> <li>9. nel caso in cui l'Emergenza evolva in Incidente, segue le procedure previste per il soccorso ad aeromobili nella situazione di Incidente</li> </ol>  |  |

## POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI           | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|-------------------------------|---|
| <p>Non viene interessata.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Emergenza</b> dalla propria centrale operativa, precedentemente allertata dalla Polaria;</li> <li>2. disciplina e regola il traffico veicolare nell'<b>area Land side</b>, al fine di agevolare l'entrata e l'uscita dei mezzi di soccorso da e per i varchi di Emergenza;</li> <li>3. ricevuta la notifica di <b>Fine Emergenza</b>, la comunica al proprio Comando;</li> <li>4. nel caso in cui l'Emergenza evolva in Incidente, segue le procedure previste per il soccorso ad aeromobili nella situazione di Incidente.</li> </ol> |

## UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI

| UNO O DUE OCCUPANTI  |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|--|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. interviene e/o comunica l'emergenza all'U.C.G. competente, secondo le modalità previste dal Piano di soccorso per incidenti a mare emanato dal 12° M.R.S.C. di Palermo in data 30.03.2007, sulla base dei dati forniti dalla TWR;</li><li>3. riceve la notifica di <b>Fine Emergenza</b> (se comunicata dal pilota) dalla Torre di Controllo.</li></ol> |  |                      |

## U.S.M.A.F. - UNITA' SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|---|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Emergenza</b> e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;</li> <li>trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li> </ol> |  |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>resta in attesa di sviluppi o del <b>fine emergenza.</b></li> </ol>  |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>il Direttore, il Referente per le Emergenze Sanitarie e due unità di personale tecnico allertate si reca con immediatezza presso il proprio Presidio di Sanità Aerea in Aeroporto per gli eventuali provvedimenti di propria competenza.</li> </ol> |



### UFFICIO DELLE DOGANE

UNO O DUE OCCUPANTI

PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Riceve la comunicazione telefonica dello **Stato di Emergenza** dalla Guardia di Finanza per le azioni di propria competenza.



**STATO DI INCIDENTE**

**STATO DI INCIDENTE**

## TORRE DI CONTROLLO (TWR)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <p>1. Dirama lo <b>Stato di Incidente</b>, attraverso il sistema Heelp, ai seguenti Enti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigili del Fuoco (V.V.F) e Servizio Antincendio AM;</li> <li>• Servizio Sanitario Aeroportuale (S.S.A.) e Infermeria AM;</li> <li>• Airgest - Operativo;</li> <li>• WOC 37° Stormo;</li> <li>• APP-Radar;</li> <li>• 82° C.S.A.R.;</li> <li>• ENAC Palermo / Trapani*;</li> <li>• Unità Costiera di Guardia di Trapani;</li> </ul> <p style="text-align: right; font-size: small;">*Nota: destinatari non visibili sul terminale HEELP di TWR ma comunque raggiunti dalla messaggistica HEELP)</p> |                      |
| <p>2. se necessario, contatta l'Unità Costiera di Guardia di Trapani con l'appropriato canale VHF/FM ch.16;</p>   |                      |
| <p>3. trasmette ed aggiorna - <u>appena possibile</u> - <b>via sistema Heelp</b> (via radio per i soggetti ancora non connessi ad Heelp) i dati che seguono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) tipo di aeromobile coinvolto;</li> <li>b) nominativo;</li> <li>c) la posizione stimata dell'aeromobile, secondo le coordinate della Grid-Map, vd. allegato "P";</li> <li>d) il numero delle persone a bordo;</li> <li>e) l'eventuale presenza di merci pericolose a bordo (<i>se conosciuto e/o riportato dal pilota</i>);</li> <li>f) la quantità di carburante residuo (<i>se conosciuto</i>);</li> </ol>                    |                      |
| <p>4. trasmette ed aggiorna <b>via radio sulla DEF (417,025 uhf)</b>, la posizione stimata dell'aeromobile, secondo le coordinate della Grid-map, vd. allegato "P".</p>   |                      |
| <p>5. <b>sospende ed interrompe le operazioni di rullaggio (taxi) in area di movimento;</b></p>   |                      |
| <p>6. <b>sospende il traffico aereo civile sull'aeroporto;</b></p>  |                      |
| <p>7. sulla <b>DEF(417,025 UHF)</b> autorizza i mezzi di soccorso ad impegnare l'area di manovra per raggiungere il luogo dell'incidente e contestualmente riceve da questi la conferma di avvenuta ricezione del messaggio radio (<b>read-back</b>);</p>   |                      |
| <p>8. invia, se disponibile, il mezzo Follow-me dell'AM al R.V.P. al fine di coadiuvare gli spostamenti nelle aree di movimento dei mezzi di soccorso sprovvisti di radio.</p>  |                      |
| <p>9. Dirama, dopo aver ricevuto comunicazione dal COE, la fine dello stato di Incidente e la ripresa dell'operatività.</p>   |                      |
| <p><b>NOTA 1:</b> Il mezzo Follow-me dell'AM interverrà in accordo alle disposizioni interne del 37° Stormo.</p>  |                      |
| <p><b>NOTA 2:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, la TWR diramerà le informazioni circa lo stato di Incidente attraverso la linea telefonica diretta (punto-punto). Il Responsabile Direzione Aeroportuale ENAC ed il suo sostituto saranno informati dal Responsabile in turno Airgest con linea telefonica registrata.</p>   |                      |
| <p>Qualora gli Enti aeroportuali (VVF, Antincendio e Infermeria AM, Airgest, SSA) presenti nella catena di allertamento, non risultassero raggiungibili telefonicamente, saranno informati dello stato in atto, via radio sulla frequenza <b>DEF (417,025 UHF)</b>.</p>   |                      |

## DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO (VV.F.)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. La sala operativa del distaccamento aeroportuale VV.F., avvisa il Comando Provinciale dello stato di Incidente specificando se trattasi di aeromobile/i con una/due o più persone a bordo;</li> <li>3. appena pronti sui mezzi, il VIGILE UNO: <ul style="list-style-type: none"> <li>• attiva sul sistema mobile HEELP il segnale "<b>Partenza dalla base</b>";</li> <li>• dispone l'intervento dei mezzi antincendio più rapidamente possibile sul luogo indicato dalla TWR con riferimento alla Grid Map, previa autorizzazione, sempre da parte della TWR, ad interessare l'area di manovra;</li> <li>• impartisce, via radio, le direttive a "ROSSO SIERRA" per coordinare l'intervento congiunto sul luogo dell'incidente;</li> </ul> </li> <li>4. raggiunta la zona dell'incidente, il VIGILE UNO attiva sul sistema Heelp il segnale "<b>Arrivo sul luogo dell'incidente</b>";</li> <li>5. se necessario, richiede via radio sulla frequenza <b>CF (146,030 vhf)</b> eventuali altri mezzi di soccorso e/o di supporto alle operazioni (es. interpista);</li> <li>6. sulla zona dell'incidente il VIGILE UNO, effettuata una valutazione del rischio di incendio e/o esplosione, individua la zona sicura ed idonea da adibire al primo soccorso sanitario (vedi allegato "Q") ed in seguito: <ul style="list-style-type: none"> <li>• indica ai soccorsi sanitari (SSA e infermeria AM) arrivati in prossimità del luogo dell'incidente, la suddetta zona dove posizionarsi;</li> <li>• qualora necessario, al di fuori dell'area di crash, indica la zona sopravento per il posizionamento della PMA, identificandola sulla grid map (vd. allegato "P"), rendendone note via radio sulla <b>DEF (417,025 uhf)</b> le coordinate alla TWR;</li> </ul> </li> <li>7. il VIGILE UNO identifica sulla Grid Map (vd. allegato "P") l'area interdetta all' eventuale atterraggio e decollo per gli elicotteri del 118 e del 82° CSAR, comunicando sulla <b>DEF (417,025 uhf)</b> le coordinate alla TWR;</li> <li>8. VIGILE UNO comunica sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>, al COE l'eventuale declassamento della categoria antincendio ICAO aeroportuale</li> <li>9. VIGILE UNO dichiara al COE la fine dello <b>Stato di Incidente</b>.</li> </ol> |                      |

**N.B.**

**IL COORDINAMENTO E LA DIREZIONE DEGLI INTERVENTI DI SPEGNIMENTO INCENDI, SALVATAGGIO DELLA VITA UMANA E DI SOCCORSO TECNICO URGENTE È AFFIDATA, FIN DAI PRIMI MOMENTI, A VIGILE UNO CHE ASSUME IL RUOLO DI DTS SINO ALL'ARRIVO DEL COMANDANTE PROVINCIALE DEI VV.F O SUO DELEGATO.**

## SERVIZIO ANTINCENDIO AM

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <p>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</p> <p>2. <b><u>nel caso di attivazione diretta dello stato di Incidente o da un'Emergenza con i mezzi VV.F. non ancora schierati</u></b>, appena pronti sui mezzi (qualora non già "in linea"):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. ROSSO SIERRA dispone di recarsi nel più breve tempo possibile, sul luogo indicato dalla TWR con riferimento alla Grid Map;</li><li>b. Impegnano l'area di manovra seguendo le istruzioni della TWR;</li><li>c. giunti sul posto attuano le direttive impartite da VIGILE UNO via radio;</li><li>d. In caso di incendio, all'arrivo sul luogo dell'incidente operano direttamente senza attendere i VV.F.</li></ul> <p>3. <b><u>nel caso di attivazione a seguito di stato di Emergenza con i mezzi VV.F. già schierati</u></b>, ROSSO SIERRA dispone di recarsi nel più breve tempo possibile sul luogo indicato dalla TWR in riferimento alla Grid Map ed attua le direttive impartite da VIGILE UNO via radio; in caso di incendio intervengono direttamente senza attendere i VV.F.</p> <p>4. riceve dalla TWR la comunicazione di fine dello stato di incidente.</p> <p><b>NOTA:</b> si consideri che il personale anticendio AM è pronto "IN LINEA" soltanto quando è presente attività militare.</p> |                      |

## INFERMERIA AM

## UNO O DUE OCCUPANTI

## PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Riceve dalla TWR l'avviso dello **Stato di Incidente** e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;
2. segue le istruzioni della TWR per recarsi sul luogo indicato dal VIGILE UNO;
3. attua le istruzioni diramate dal VIGILE UNO via radio;
4. in caso di codici ROSSO, GIALLO e/o VERDE, il SSA con eventuale supporto del servizio sanitario AM, mediante le rispettive ambulanze in dotazione, effettua il trasporto presso l'appropriata struttura ospedaliera.

## SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE (S.S.A.)

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|---|---|
| 1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;   |   |
| 2. contatta il 118, specificando che si tratta di uno <b>Stato di Incidente di aeromobile con massimo due occupanti</b> e comunica i dati disponibili;  | 2. attiva il 118, specificando che si tratta di uno <b>Stato di Incidente</b> e comunica i dati disponibili;  |
| 3. il personale sanitario raggiunge l'ambulanza, attiva sul sistema mobile Heelp il segnale " <b>Partenza dalla base</b> " e, mantenendosi a distanza di sicurezza, seguirà l'ultimo mezzo del convoglio dei Vigili del fuoco, pronto ad intervenire su indicazione del VIGILE UNO; |   |
| 4. Il personale sanitario SSA si avvale della collaborazione del personale dell'infermeria AM ed effettua, senza ritardo, il Triage delle persone coinvolte nell'incidente con le attrezzature sanitarie di propria dotazione, secondo il seguente schema:                          | <p>4. in accordo alle indicazioni del VIGILE UNO dei VVF, il SSA inizia ad effettuare le operazioni di soccorso individuando le seguenti zone:</p> <p style="margin-left: 40px;">1) <b>ZONA 1 - ZONA TRIAGE</b><br/>           2) <b>ZONA 2 - ZONA FERITI</b><br/>           3) <b>ZONA 3 - ZONA SUPERSTITI</b></p> <p style="text-align: center;"><b>VEDI ALLEGATO "Q"</b></p> <p>5. richiede al COE sulla <b>CF (146,030 vhf)</b> l'invio in situ della scorta intangibile completa di PMA e ne coordina l'utilizzo;</p> <p>6. si posiziona nell'Area Triage ed inizia ad effettuare le operazioni di Triage con le attrezzature sanitarie di propria dotazione, in attesa che giunga a coordinare i soccorsi sanitari il personale del Servizio 118, in ottemperanza al seguente schema:</p> |
| <b>CODICE NERO</b><br><b>CODICE ROSSO</b><br><b>CODICE GIALLO</b><br><b>CODICE VERDE</b><br><b>CODICE BIANCO</b>  | <b>DECEDUTO</b><br><b>FERITO CRITICO - PRIORITA' ASSOLUTA</b><br><b>FERITO GRAVE - TRASPORTO URGENTE</b><br><b>FERITO LIEVE - TRASPORTO NON URGENTE</b><br><b>ILLESO</b>  |
| 5. In caso di codici ROSSO, GIALLO e/o VERDE, il SSA ed il servizio sanitario AM, mediante le rispettive ambulanze in dotazione, effettuano senza ritardo il trasporto presso l'appropriata struttura ospedaliera   |   |
| 7. tramite la <b>CF (146,030 uhf)</b> aggiorna il <b>C.O.E.</b> dello scenario operativo in atto.   |   |

## WOC 37° STORMO

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. si pone in ascolto radio sulla <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li><li>3. controlla l'attivazione della propria catena di allertamento da parte del sistema HEELP;</li><li>4. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Comandante di Stormo ed il Capo Ufficio Operazioni;</li><li>5. annota il supporto militare fornito per lo Stato di Incidente al fine di valutare l'operatività ed eventualmente comunicare alla catena gerarchica ogni variazione di prontezza operativa della base;</li><li>6. effettua le comunicazioni previste dalle procedure interne;</li><li>7. riceve dalla TWR, attraverso il sistema HEELP, la comunicazione di fine dello stato di incidente.</li></ol> <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme HEELP, il WOC provvederà a diramare lo "Stato di Allarme" alla propria catena gerarchica, come da procedure interne, tramite linea telefonica registrata.</p> |  |                      |



## SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA (118)

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|---|--|---|
| Ricevuta la notifica dello <b>Stato di Incidente</b> dal S.S.A. :   |  |   |
| <p>1. invia, <b>se necessario</b>, in aeroporto gli uomini e mezzi necessari destinati al soccorso;</p>   |  | <p>1. invia in aeroporto uomini e mezzi destinati al soccorso, unitamente alla Macchina di Coordinamento;</p>   |
| <p>2. <u>nel caso di invio</u>, posiziona i mezzi di soccorso pervenuti in aeroporto presso l'apposita area destinata a Centro di Raccolta Mezzi di Soccorso - <b>RVP</b> (vedi allegato "O"), in attesa dei mezzi Follow-me;</p> <p>3. il primo medico del 118 giunto in aeroporto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diventa "DSS - Direttore dei Soccorsi Sanitari" e viene accompagnato dal Follow me alla zona di primo soccorso;</li> <li>• riceve dal SSA la radio (settata sulla <b>CF</b>) ed il dispositivo mobile del sistema HEELP;</li> <li>• effettua una ricognizione dello scenario al fine di quantificare le necessità sanitarie;</li> <li>• richiede al COE, (solo qualora necessario e nel caso in cui SSA non avesse già provveduto) sulla <b>CF (146,030 vhf)</b> l'invio in situ della scorta intangibile completa di PMA ;</li> <li>• in tal caso prende pieno possesso del PMA per svolgere le attività di primo soccorso e cura dei feriti (codici gialli e rossi) provenienti dall'Area Triage;</li> <li>• aggiorna la centrale operativa sullo scenario in atto;</li> <li>• allerta le strutture ospedaliere in relazione alle dimensioni dell'evento e secondo la propria procedura operativa e trasmetterà i dati triage ai presidi di pronto soccorso degli ospedali di Marsala e Trapani;</li> </ul> |  | <p>2. posiziona i mezzi di soccorso pervenuti in aeroporto presso l'apposita area destinata a Centro di Raccolta Mezzi di Soccorso - <b>RVP</b> (vedi allegato "O"), in attesa dei mezzi Follow-me;</p> <p>3. il primo medico del 118 giunto in aeroporto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diventa "Direttore dei Soccorsi Sanitari" (fino al sopraggiungere del DSS - Direttore dei Soccorsi Sanitari - delegato dal Direttore della Centrale Operativa);</li> <li>• viene accompagnato dal Follow me alla zona di primo soccorso;</li> <li>• riceve dal SSA la radio (settata sulla <b>CF</b>) ed il dispositivo mobile del sistema Heelp;</li> <li>• effettua una ricognizione dello scenario al fine di quantificare le necessità sanitarie;</li> <li>• richiede al COE sulla <b>CF (146,030 vhf)</b> l'invio in situ della scorta intangibile completa di PMA (nel caso in cui il SSA non avesse provveduto);</li> <li>• prende pieno possesso del PMA per svolgere le attività di primo soccorso e cura dei feriti (codici gialli e rossi) provenienti dall'Area Triage;</li> <li>• aggiorna la centrale operativa sullo scenario in atto;</li> </ul> <p>allerta le strutture ospedaliere in relazione alle dimensioni</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>NOTA:</b> Tutta l'equipe sanitaria dell'AM e SSA coadiuva il DSS.</p> | <p>dell'evento e secondo la propria procedura operativa;</p> <p><b>4. il DSS nomina il MTO</b> che attraverso il dispositivo elettronico del sistema HEELP:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• curerà la tenuta dell'elenco dei feriti ricoverati nei vari ospedali tenendo aggiornato il COE dei relativi dati;</li><li>• trasmetterà i dati triage ai presidi di pronto soccorso degli ospedali di Marsala e Trapani;</li></ul> <p><b>5.</b> coordina di concerto con il SSA, il personale sanitario AM ed il personale medico della Protezione civile, le operazioni di soccorso sanitario presso la sala arrivi internazionali destinata all'accoglienza dei codici bianchi e verdi.</p> <p><b>NOTA:</b> Tutta l'equipe della prima ambulanza coadiuverà il medico nella gestione del P.M.A.</p> |
|---|---|

## AIRGEST - OPERATIVO

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. si pone in ascolto radio sulla frequenza <b>DEF (417.025 uhf)</b> e sulla <b>CF (146,030 vhf)</b>;</li> <li>3. controlla l'attivazione della catena allertamento (vedi allegato "A"), da parte del sistema HEELP;</li> <li>4. Attiva il COE;</li> <li>5. informa e tiene aggiornato, con telefono registrato, il Funzionario ENAC di turno e/o reperibile, secondo il turno mensile di reperibilità trasmesso al Gestore;</li> <li>6. applica le proprie "<i>Crisis Management Procedures</i>";</li> <li>7. rende disponibile per il soccorso la Scorta Sanitaria Intangibile e la PMA (vedi allegato "U");</li> <li>8. invia il mezzo Follow-me al RVP al fine di agevolare gli spostamenti nelle aree di movimento dei mezzi di soccorso sprovvisti di radio;</li> </ol> |   |
|   | <ol style="list-style-type: none"> <li>9. provvede alla distribuzione di generi di conforto agli illesi;</li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>10. immette nel sistema Heelp, quanto prima (<i>se a conoscenza</i>) i seguenti dati supplementari: <ul style="list-style-type: none"> <li>• persone a bordo;</li> <li>• dati del velivolo (<i>lunghezza, colore, merci pericolose, marche d'immatricolazione, ente/società/proprietario dell'aeromobile</i>);</li> <li>• ogni altra informazione utile alla gestione dello stato trasmesso.</li> </ul> </li> </ol> <p><b>NOTA:</b> In caso di avaria del sistema di tele-allarme Heelp, Airgest operativo provvederà a diramare lo "Stato di Incidente" al Responsabile Direzione aeroportuale ed al suo sostituto, tramite linea telefonica registrata.</p>  |   |

## ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dalla TWR l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. verifica l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale;</li><li>3. invia alla Sala Crisi e Gestione Eventi dell'ENAC il rapporto Informativo;</li><li>4. partecipa al COE;</li><li>5. comunica alla Prefettura le informazioni relative all'evento;</li><li>6. informa l'ANSV.</li><li>7. attiva la SORIS chiamando al numero <b>800 40 40 40</b>;</li><li>8. adotta i conseguenti provvedimenti di natura aeronautica stabiliti dal Codice della Navigazione e dai Regolamenti vigenti;</li><li>9. promuove eventuali iniziative, d'intesa con soggetti aeroportuali e/o istituzionali, ferme restando le azioni previste nel presente Piano;</li><li>10. dispone il piantonamento e la sorveglianza del relitto e dell'area dell'incidente, avvalendosi della Polaria e dei Carabinieri, d'intesa con l'Autorità Giudiziaria.</li></ol> <p><b>NOTA:</b> L'ENAC, nell'ambito della propria organizzazione, individua uno o più referenti incaricati di essere le persone di contatto con le vittime e i loro familiari.</p> |                      |

## CENTRO OPERATIVO DELLE EMERGENZE (C.O.E.)

UNO O DUE OCCUPANTI

PIÙ DI DUE OCCUPANTI

In caso di incidente viene attivato il Centro Operativo per le Emergenze che, in particolare, provvede a:

1. supportare le richieste che pervengono dal luogo dell'incidente attraverso **VIGILE UNO o DTS**, il quale, in ogni caso, informa costantemente il Centro sulla situazione dell'area di intervento;
2. tenere costantemente informati l'ufficio gestione delle emergenze - Sala situazione Italia e Sala Crisi ENAC aggiornandoli sull'evoluzione complessiva dell'evento;
3. tenere i rapporti con l'ANSV;
4. organizzare le attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria;
5. disporre l'attivazione dei locali previsti per l'emergenza, con la collaborazione delle Forze dell'Ordine (vedi allegato "T");
6. attivarsi per la ricerca di ulteriori attrezzature all'esterno, richieste a supporto del sistema di soccorso;
7. coordinare, con la collaborazione del rappresentante del vettore, l'assistenza ai familiari;
8. disporre l'eventuale rimozione del velivolo incidentato;
9. valutare l'operatività totale o parziale dell'area di movimento interdicendo le aree interessate e richiede secondo procedura l'emanazione dei relativi notam;
10. ricevuta da VIGILE UNO la comunicazione di cessazione dello **Stato di Incidente**, effettuate le verifiche di propria competenza, comunica a TWR l'avvenuto completamento delle operazioni, la verifica di agibilità delle infrastrutture al gestore AIRGEST e la conseguente ripresa dell'operatività.

## RAPPRESENTANTE IN AEROPORTO DEL PROPRIETARIO/ESERCENTE L'AEROMOBILE

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|--|----------------------|
| <p>Ricevuta dal <b>COE</b> la notizia dello <b>Stato di Incidente</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. comunica al COE le informazioni utili relative al volo incidentato (<i>numero dei passeggeri, crew, eventuale merce pericolosa a bordo</i>);</li><li>2. collabora con il Gestore Aeroportuale all'accoglienza dei parenti dei passeggeri coinvolti nel sinistro presso le sale all'uopo predisposte;</li><li>3. a richiesta del COE, mette a disposizione mezzi e risorse in supporto alle operazioni di soccorso ed assistenza;</li><li>4. organizza un eventuale ricovero alternativo per gli illesi ed i familiari dei feriti e delle vittime;</li><li>5. predispone un servizio di trasporto alternativo per gli illesi ed i familiari delle vittime;</li></ol> <p><b>NOTA:</b> La gestione delle attività di assistenza alle vittime ed ai loro familiari è affidata al vettore coinvolto nell'incidente, in aderenza allo specifico piano da quest'ultimo predisposto e approvato dall'ENAC o dall'autorità competente.</p> |  |                      |

## A.S.P. TP - PRONTO SOCCORSO OSPEDALI MARSALA / TRAPANI

| UNO O DUE OCCUPANTI   | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|---|--|
| 1. Riceve l'avviso dello <b>Stato di Incidente ad aeromobile/i con uno o due occupanti</b> e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione; | 1. Riceve l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;<br>2. attiva la propria struttura per il dispiegamento del dispositivo di risposta alla crisi in atto, ivi compreso il gruppo E.P.E. ( <i>Equipe Psicosociale per l'Emergenza</i> ) dell' A.S.P; |
| 3. si raccorda con la centrale Operativa del servizio 118.  |  |

## GRUPPO E.P.E. - A.S.P. TP

| UNO O DUE OCCUPANTI           | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|-------------------------------|--|
| <p>Non viene interessato.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Incidente</b> dai due Pronto soccorso (Marsala / Trapani);</li> <li>2. invia in aeroporto due operatori che si occuperanno: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del supporto dei feriti lievi/illesi (sala arrivi internazionali);</li> <li>• del supporto dei familiari delle vittime (sala attesa parenti e amici).</li> </ul> </li> <li>3. Raggiunto l'aeroporto prenderanno contatto con il COE per ricevere informazioni circa il loro dispiegamento operativo;</li> </ol> <p><b>NOTA:</b> l'E.P.E coordina tutti gli psicologi e assistenti sociali presenti a vario titolo presso le sale aeroportuali predisposte (vedi allegato "T").</p> |



## D.R.P.C. - S.O.R.I.S. SALA OPERATIVA REGIONALE INTEGRATA SICILIANA

| UNO O DUE OCCUPANTI                                       | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|---|--|
| <p style="text-align: center;">Non viene interessato.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dall'ENAC la telefonata al n. 800.404040;</li> <li>2. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema Heelp, l'avvenuta ricezione;</li> <li>3. trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li> <li>4. attiva il proprio Servizio Provinciale di Protezione Civile;</li> <li>5. contatta i referenti Protezione Civile presso i comuni di Trapani e Marsala;</li> <li>5. attiva il volontariato iscritto al Registro Regionale ed invia in aeroporto il seguente supporto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ambulanze con dotazione sanitaria e personale sanitario;</li> <li>• dotazione sanitaria e personale sanitario;</li> <li>• colonne faro;</li> <li>• un nucleo di sostegno per l'assistenza psicologica;</li> </ul> </li> <li>6. concentra tutti i mezzi di soccorso pervenuti in aeroporto presso l'apposita area destinata a Centro di raccolta mezzi di soccorso, RVP (vedi allegato "O"), a disposizione del DSS;</li> <li>7. raggiunto l'aeroporto prenderà contatto con il personale del Gestore per ricevere informazioni circa il loro dispiegamento operativo;</li> </ol> <p><b>NOTA:</b> Il nucleo di sostegno per l'assistenza psicologica dovrà, al suo arrivo in aeroporto, recarsi al Terminal e coordinarsi con l'E.P.E. dell'ASP.</p> |

**N. B.**

**DURANTE LO STATO DI INCIDENTE NESSUN MEZZO DELLA PROTEZIONE CIVILE È AUTORIZZATO A MUOVERSI AUTONOMAMENTE DAL R.V.P.**

## UFFICIO POLIZIA FRONTIERA AEREA (POLARIA)

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li> <li>3. comunica lo stato di incidente ai presidi aeroportuali dei: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carabinieri</li> <li>• Guardia di Finanza</li> <li>• KSM</li> </ul> </li> </ol> <p><b>NOTA: in caso di non presidio in aeroporto informa il 112 ed il 117.</b></p> |   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>• del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>• della gestione degli effetti personali recuperati;</li> </ul> </li> </ol>   | <p>Inoltre informa ed aggiorna la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• propria sala operativa (113)</li> <li>• Questura</li> <li>• Centrale operativa della Polizia Municipale di Trapani.</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>• del presidio delle aree destinate ai feriti ed agli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio del Varco Carraio e delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegati "T" e "O");</li> <li>• dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;</li> <li>• della scorta dei mezzi di soccorso;</li> <li>• del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>• della gestione degli effetti personali recuperati.</li> </ul> </li> <li>5. tiene sotto controllo il <b>RVP</b> coordinandosi con il proprio Funzionario;</li> </ol> |
| <p><b>NOTA:</b> Il Varco Carraio è attivo H24 con presidio di GPG.</p>   |   |

## GUARDIA DI FINANZA - UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Incidente</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>allerta il proprio Comando, la Dogana di Trapani e la propria sala operativa territoriale (112), quando attivati dalla Polaria;</li> </ul> |   |
| <p>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>della gestione degli effetti personali recuperati;</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>unitamente alle altre FF/OO si occupa:             <ul style="list-style-type: none"> <li>del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>del presidio delle aree destinate ai feriti ed agli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>del presidio del Varco Carraio e delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegati "T" e "O");</li> <li>dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso al Varco Carraio;</li> <li>della scorta dei mezzi di soccorso;</li> <li>del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>della gestione degli effetti personali recuperati.</li> </ul> </li> </ul> |

**NOTA:** Il Varco Carraio è attivo H24 con presidio di GPG.

## CARABINIERI UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI   |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Incidente</b> dalla Polaria o dal proprio Comando;</li> <li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dalla Polaria sulla check-list n.1;</li> <li>3. allerta il proprio Comando, quando attivati dalla Polaria;</li> </ol>                       |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>• del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>• della gestione degli effetti personali recuperati;</li> </ul> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. unitamente alle altre FF/OO si occupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• del presidio della zona interessata dall'incidente;</li> <li>• del presidio delle aree destinate ai feriti ed agli illesi (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio delle entrate principali dell'aeroporto (vd. allegato "T");</li> <li>• del presidio di tutte le zone di accesso ai piazzali (vd. allegati "T" e "O");</li> <li>• dell'agevolazione al transito dei mezzi di soccorso ai varchi di emergenza;</li> <li>• della scorta dei mezzi di soccorso;</li> <li>• del piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente;</li> <li>• della gestione degli effetti personali recuperati.</li> </ul> </li> </ol> |

## POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO AEROPORTUALE

| UNO O DUE OCCUPANTI    | PIÙ DI DUE OCCUPANTI  |
|------------------------|---|
| Non viene interessata. | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Incidente</b> dalla propria centrale operativa,;</li><li>2. disciplina e regola, insieme alle forze di polizia, il traffico veicolare nell'<b>area Land side</b> al fine di agevolare l'entrata e l'uscita dei mezzi di soccorso da e per il Varco Carraio ovvero, in caso di necessità, dai cancelli di emergenza.</li></ol> |

## 82° CENTRO C.S.A.R.

UNO O DUE OCCUPANTI

PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Ricevuta la notifica dello **Stato di Incidente** in atto dalla TWR, attiverà la propria struttura, al fine di essere pronto a fornire assistenza al DSS del tipo "MED-EVAC" dei CODICI ROSSI, previa autorizzazione del Comando Operazioni Aeree A.M. di Poggio Renatico.

## UNITÀ COSTIERA DI GUARDIA DI TRAPANI

## UNO O DUE OCCUPANTI

## PIÙ DI DUE OCCUPANTI

1. Riceve l'avviso dello **Stato di Incidente** e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;
2. interviene e/o comunica lo **Stato di Incidente** all'U.C.G competente, secondo le modalità previste dal Piano di soccorso per incidenti a mare emanato dal 12° M.R.S.C. di Palermo in data 30.03.2007, sulla base dei dati forniti dalla TWR.

### U.S.M.A.F. - UNITÀ SANITÀ MARITTIMA ED AEREA DI FRONTIERA

| UNO O DUE OCCUPANTI   |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---|--|----------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Riceve dal Gestore l'avviso dello <b>Stato di Incidente</b> e conferma, attraverso il sistema HEELP, l'avvenuta ricezione;</li><li>2. trascrive i dati eventualmente forniti dall'Airgest sulla check-list n.1;</li><li>3. il Direttore, il Referente per le Emergenze Sanitarie e due unità di personale tecnico allertate si recano con immediatezza presso il proprio Presidio di Sanità Aerea in Aeroporto per gli eventuali provvedimenti di propria competenza;</li><li>4. d'intesa con la Polizia Mortuaria si occupa dell'attività medico-legale connessa al recupero, al trasferimento e alla gestione delle salme.</li></ol> |  |                      |



|                      |
|----------------------|
| UFFICIO DELLE DOGANE |
|----------------------|

| UNO O DUE OCCUPANTI |  | PIÙ DI DUE OCCUPANTI |
|---------------------|--|----------------------|
|---------------------|--|----------------------|

- |   |
|---|
| 1. Riceve la comunicazione telefonica dello <b>Stato di Incidente</b> dalla Guardia di Finanza per le azioni di propria competenza. |
|---|

# **ASSISTENZA ALLE VITTIME DI INCIDENTI AEREI E AI LORO FAMILIARI**

## **PREMESSA**

### **PREMESSA**

Il verificarsi di un incidente aereo, in presenza di vittime, determina la necessità di un intervento finalizzato non solo all'immediato soccorso dei feriti e al recupero dei deceduti, bensì anche alle fasi successive all'evento, con la fornitura di adeguata e specializzata assistenza a coloro che siano stati coinvolti nell'evento e ai loro familiari. La gestione delle attività di assistenza alle vittime e ai loro familiari è affidata, in primis, al vettore (o ai vettori) coinvolti nell'incidente in base al proprio Piano specifico predisposto (rif. art. 21.2 del Regolamento UE n. 996/2010). In particolare, la normativa di riferimento nazionale ed internazionale prevede che, al fine di fornire un'adeguata risposta e assistenza in caso di incidente aereo alle vittime e ai loro familiari, debba essere assicurato il coordinamento tra gli attori interessati nella predisposizione delle previste modalità di assistenza. L'obiettivo è di garantire un'informazione semplice, diretta e tempestiva circa l'evento e assicurare che venga fornita un'adeguata assistenza materiale e psicologica alle persone coinvolte in un incidente aereo.

### **FORNITORI DI ASSISTENZA E RISPETTIVI RUOLI**

A seguito di un incidente aereo possono essere individuati 5 grandi gruppi coinvolti nell'assistenza alle vittime, ai loro familiari ed alla popolazione indirettamente coinvolta:

1. Il governo dello Stato dell'occorrenza;
2. Compagnie aeree;
3. Gestori aeroportuali;
4. Terze parti;
5. Associazioni dei parenti delle vittime.

I soggetti istituzionali di cui al punto 1 sono nella fattispecie: ENAC, ANSV, Prefetture, Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, Emergenza Sanitaria, Guardia di Finanza, Guardia Costiera e il Dipartimento della Protezione Civile. In ragione della molteplicità dei soggetti istituzionali coinvolti è necessario che questi sviluppino appositi protocolli di coordinazione per la predisposizione e esecuzione del Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e dei loro familiari.

## **L' ENAC**

L'ENAC, come Autorità Nazionale per l'Aviazione Civile, nell'ambito dell'assistenza alle vittime e ai loro familiari - in ambito locale - svolge le seguenti funzioni:

- Vigila e verifica che tutti gli attori coinvolti nel processo di assistenza alle vittime e ai loro familiari rispettino le procedure indicate nei rispettivi Piani, in ottemperanza ai contenuti essenziali;
- Individua, nell'ambito della propria organizzazione, uno o più referenti da impiegare nel Team di Contatto e ne nomina gli altri componenti, acquisendo al contempo le dovute informazioni dal vettore coinvolto;
- Gestisce l'attività di informazione istituzionale e intrattiene i rapporti con la stampa, per quanto di sua competenza;
- Garantisce la collaborazione con l'Autorità giudiziaria e l'ANSV in merito all'inchiesta sull'evento;
- Garantisce la collaborazione con l'Ufficio Gestione delle Emergenze – Sala Situazione Italia della Protezione Civile, fornendo le conoscenze tecniche utili all'intervento, le informazioni relative alle persone coinvolte nell'incidente e quelle utili per l'assistenza alle vittime e ai loro familiari.

## **ALTRI SOGGETTI ISTITUZIONALI DEPUTATI AL SOCCORSO E ALL'ASSISTENZA**

Nella gestione dell'emergenza e dell'assistenza alle vittime, gli Enti interni ed esterni all'aeroporto agiscono in accordo a quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Nell'ambito delle rispettive competenze, ciascun soggetto coinvolto dovrà garantire l'attivazione delle seguenti azioni:

- Soccorso tecnico urgente (V.V.F.);
- Soccorso Sanitario (Emergenza Sanitaria);
- Ricognizione e triage (Emergenza Sanitaria);
- Trasporto feriti in un'area dedicata (Emergenza Sanitaria);
- Supporto autoambulanze (Emergenza Sanitaria);
- Coordinamento operazioni di soccorso (Emergenza Sanitaria);
- Intervento medico-legale connesso al recupero/trasferimento e gestione delle salme (Sanità aerea e Polizia Mortuaria);
- Presidio della zona interessata all'incidente: aree destinate ai feriti, agli illesi ed entrate principali dell'aeroporto (Forze di Polizia);
- Gestione effetti personali recuperati (Forze di Polizia);
- Assistenza medica illesi (Servizio Sanitario Nazionale);
- Assistenza psicologica agli illesi (ASL e soggetti terzi);
- Assistenza ai familiari per il riconoscimento delle salme (ASL).

## LE COMPAGNIE AEREE

La compagnia aerea che opera il volo e/o la compagnia aerea che opera il volo a seguito di accordi commerciali sono, i principali soggetti attivi nel Piano di assistenza ed hanno pertanto un ruolo fondamentale all'interno del Piano di emergenza stesso. Le azioni e i comportamenti durante una situazione di crisi devono considerare gli aspetti sociali, umanitari e finanziari nei confronti delle persone coinvolte nell'evento e dei loro parenti attraverso una omogenea e adeguata assistenza ai passeggeri, ai membri dell'equipaggio e ad eventuali altre vittime coinvolte nell'area del disastro.

La compagnia aerea svolge le seguenti funzioni:

- Garantisce il rilascio di informazioni attendibili e tempestive al COE che avrà la responsabilità di comunicarle al CMT Aeroportuale ENAC;
- Attiva un numero telefonico gratuito (compresa una linea dedicata a coloro che chiamano fuori dal territorio nazionale), al fine di consentire ai familiari di informarsi circa la presenza o meno di un proprio congiunto all'interno della lista passeggeri, coordinandosi con ENAC;
- Predisporre un servizio di trasporto, un luogo sicuro individuato in coordinamento con la società di gestione e ogni altro genere di supporto logistico necessario; inoltre garantisce la tutela dei familiari coinvolti attraverso una struttura che assicuri la privacy contro interferenze da parte di consulenti legali/avvocati, media o terzi;
- Fornisce supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato.

Provvede inoltre tempestivamente e senza indugio agli anticipi di pagamento previsti dall'art. 28 della Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune regole del trasporto internazionale e dall'art. 5 del regolamento (CE) n.2027/97 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidente aereo;

Si attiva, per rendere disponibile alle famiglie delle vittime, se da loro richiesto, informazioni di natura legale imparziale eventualmente fornita da associazioni di avvocati per risolvere questioni di prima necessità, quali pratiche giuridico-amministrative, richieste permessi e/o documenti richiesti da autorità.

Il vettore deve fornire la lista dei passeggeri, entro due ore dalla notifica dell'incidente, all'ANSV, al Responsabile della Sala Crisi dell'ENAC e, se necessario, alle unità mediche che possono aver bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime.

Uno dei principali impegni della compagnia nella fase di assistenza riguarda le modalità e i criteri da utilizzare per fornire ai familiari informazioni in merito al coinvolgimento di un proprio caro in un incidente aereo. A tal fine la compagnia aerea rende disponibile una o più persone, adeguatamente formate, che ENAC nominerà come componenti del Team di Contatto.

E' fondamentale sottolineare e ricordare come la comunicazione del decesso di una persona in seguito all'incidente occorso da un mezzo aereo deve essere effettuata ai familiari della vittima solo dalle Forze dell'Ordine. Sarebbe inoltre auspicabile che, in queste particolari circostanze, le Forze dell'Ordine siano coadiuvate dal Team di Contatto.

In seguito al contatto con i familiari delle vittime, la compagnia aerea, tramite il Team di Contatto nominato da ENAC, deve fornire loro tutte le informazioni necessarie relative alle fasi del processo di assistenza: in particolare il vettore ha l'obbligo, ove possibile, di comunicare le disposizioni relative al trasferimento dei familiari presso il luogo dell'incidente e le modalità per affrontare tutti i bisogni di prima necessità.

Qualora il vettore non sia in grado di garantire l'assistenza prevista e dovuta nelle prime fasi dell'intervento, avrà l'obbligo, con l'inizio delle operazioni presso uno scalo, di comunicarlo formalmente al gestore aeroportuale che provvederà a subentrare in appoggio alla compagnia aerea tramite apposito accordo commerciale, fermo restando il successivo intervento del vettore stesso. Allo stesso modo, il vettore aereo potrà incaricare soggetti terzi di assolvere tali attività previa sottoscrizione di specifici accordi commerciali.

La compagnia aerea inoltre dovrà attivare un Numero Verde; Il personale ivi impiegato deve essere qualificato e istruito a fornire le giuste informazioni anche in lingua italiana. Un referente del Numero Verde deve essere in stretto coordinamento con il Centro Operativo di Emergenza ed il CMT Aeroportuale. Anche il Gestore, laddove espressamente autorizzato dalla compagnia aerea e ai sensi della normativa vigente in materia di privacy, potrà pubblicare sul sito dell'aeroporto le stesse informazioni divulgate dalla compagnia al fine di favorire il flusso delle informazioni controllate.

## GESTORE AEROPORTUALE

La società di gestione ricopre un ruolo importante anche nella fase di comunicazione del Piano di assistenza delle vittime e dei loro familiari. Esso ha il compito, oltre a quanto previsto dai rispettivi PEA, di:

- provvedere alla distribuzione dell'opuscolo informativo predisposto da ENAC ed affiggere presso le aree partenza e arrivo dell'aerostazione, in maniera chiara e visibile, i cartelloni contenenti le medesime informazioni;  
pProvvedere alle operazioni di logistica per l'accoglimento delle persone coinvolte in un incidente aereo e dei loro familiari, individuando apposite aree di accoglienza, separate tra di loro, a seconda che la fornitura di assistenza si rivolga ai piloti e membri dell'equipaggio, ai passeggeri e ai relativi familiari, fornendo loro al contempo generi di prima necessità;
- rendere disponibile una o più persone, adeguatamente formate, che ENAC nominerà come componenti del Team di Contatto;
- garantire la tutela della privacy dei familiari delle vittime e dei superstiti mettendo a disposizione sale d'incontro chiuse e riservate all'interno dell'aeroporto o nelle immediate vicinanze, coinvolgendo se necessario addetti alla sicurezza per impedire l'accesso a persone non autorizzate;

E' importante, infine, che il gestore garantisca una efficace comunicazione all'interno dello scalo e in particolare nelle diciture sui display, tenendo conto della tipologia d'incidente. La gestione di alcuni di questi supporti deve essere coordinata con il COE. Al tempo stesso, sarebbe auspicabile che il gestore prevedesse l'utilizzo di un team di psicologi chiamati a prestare, volontariamente, assistenza, tramite accordi con ASL o terzi, alle persone coinvolte nell'evento e ai familiari. La società di gestione deve inoltre provvedere al funzionamento delle aree e alla manutenzione delle apparecchiature attraverso le quali opera il COE e il Team di Contatto.

Il gestore deve altresì garantire, per ogni sala, la presenza di personale che, appositamente formato, sia in grado di registrare le generalità di tutte le persone coinvolte nell'incidente e dei loro familiari.

## **COE - TEAM DI CONTATTO**

Il Centro Operativo per l’Emergenza (COE), lavora in stretto coordinamento con il CMT della Direzione Generale dell’ENAC, tramite il CMT Aeroportuale ENAC.

Al fine di ottemperare al coordinamento dell’assistenza psicologica, finanziaria, assicurativa e legale alle vittime e ai loro familiari, il COE deve fornire tutte i dati necessari al Team di contatto deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull’incidente alle vittime e ai loro familiari.

ENAC nomina i componenti del Team di contatto con le vittime di incidente aereo e dei loro familiari; tale Team è costituito, in composizione variabile a seconda della tipologia dell’incidente e delle persone coinvolte, da referenti dell’ENAC, da referenti dei vettore aerei, del gestore aeroportuale e da psicologi delle ASL o soggetti terzi, in coordinamento con il CMT Aeroportuale e della Direzione Generale ENAC, con personale adeguatamente formato. I componenti del Team designati devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali adeguati alle delicatezza del ruolo. Il CMT Aeroportuale è in stretto contatto con il referente del numero Verde dedicato, messo a disposizione dal vettore aereo, per rispondere alle chiamate dei familiari delle persone coinvolte nell’evento e per acquisire informazioni e dati relativi proprio alle persone a bordo dell’aeromobile. E’ inoltre in collegamento con il Direttore Tecnico dei Soccorsi, quest’ultimo individuato nel Comandante Provinciale dei VV.F. o suo delegato.

Il Team di Contatto designato ha il compito:

- di fornire, alle persone coinvolte e i loro familiari, tutte le informazioni disponibili circa lo svolgimento delle operazioni di soccorso e assistenza;
- mettere a disposizione delle persone coinvolte e dei loro familiari l’opuscolo informativo previsto nell’appendice della Circolare ENAC dedicata.

I componenti del COE e del Team di Contatto devono garantire la riservatezza delle informazioni raccolte e non sono autorizzati a divulgare notizie relative all’evento. Il CMT Aeroportuale ed il Team di Contatto designato dovranno costantemente relazionarsi con il Direttore Tecnico dei Soccorsi, attraverso il COE, così da avere a disposizione continue ed aggiornate informazioni sullo stato delle operazioni di soccorso da poter comunicare alle persone coinvolte nell’incidente e ai loro familiari.

## **TERZE PARTI**

Nella gestione dell'assistenza alle vittime e loro familiari concorrono anche terze parti quali l'ANSV, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, le agenzie non governative e le Ambasciate con la loro rete consolare. La fornitura di assistenza di norma è separata dalla fase d'inchiesta dell'incidente, coordinandosi con il COE attraverso il CMT Aeroportuale.

Il CMT della Direzione Generale ENAC tiene i rapporti con l'ANSV al fine di ricevere ogni utile informazione per la gestione dell'evento, nonché agevolarne lo svolgimento dei compiti d'istituto.

Nel caso di incidente aereo che veda coinvolte numerose vittime straniere (in particolare se cittadine di uno Stato non facente parte l'Unione Europea) si rende necessario un coordinamento tra il Ministero degli Esteri, in specie l'Unità di Crisi della Farnesina, con le Ambasciate nonché strutture Consolari degli Stati che vedono coinvolti uno o più loro cittadini nell'evento, al fine di agevolare l'ingresso e soggiorno dei familiari delle vittime nel territorio italiano.

La natura internazionale del trasporto aereo richiede il coinvolgimento di uno staff diplomatico per creare un collegamento che faciliti l'assistenza alle famiglie, e che permetta di accelerare l'emissione di visti, permessi e documenti.

## **ASSOCIAZIONI DEI PARENTI DELLE VITTIME**

In considerazione del rilevante ruolo ricoperto dalle associazioni dei parenti delle vittime nella fornitura di assistenza, in diverse forme, ai propri membri e all'esperienza acquisita sul campo, queste associazioni possono offrire un contributo unico, nonché fondamentale nella predisposizione dei piani di emergenza relativi all'assistenza delle vittime di incidente aereo e dei loro familiari.

Queste associazioni provvedono in diverse forme all'assistenza dei parenti delle vittime. Le associazioni dei parenti delle vittime hanno, inoltre, un ruolo attivo nell'organizzazione di convegni e workshop sulla sicurezza del trasporto aereo, nella promozione di studi e soluzioni su situazioni di rischio, nella realizzazione di ricerche e analisi su normative vigenti dell'aviazione civile.



## INCIDENTE FUORI DAL SEDIME AEROPORTUALE

### INCIDENTE AD AEROMOBILE SULLA TERRAFERMA AL DI FUORI DEL PERIMETRO AEROPORTUALE

Si applica in tali casi il [Piano della Prefettura](#) *“PIANO DI EMERGENZA PER IL SOCCORSO A TERRA IN CASO DI INCIDENTI AD AEROMOBILI CIVILI, MILITARI E/O DI STATO FUORI DAL SEDIME AEROPORTUALE O COMUNQUE FUORI DALL’AREA DI GIURISDIZIONE AEROPORTUALE CON IL COINVOLGIMENTO DI UN GRAN NUMERO DI PERSONE”* Edizione 2015.

Un incidente connesso all’impatto di un aeromobile con la terraferma, è assimilabile - salvo, in genere, la diversa estensione territoriale dell’area interessata da relitti o resti - a quanto avviene in caso di esplosioni o crolli di strutture con il coinvolgimento di un gran numero di persone.

La Torre di controllo attiva tale Piano al fine di informare gli Enti/Società previsti da tale piano circa l’incidente verificatosi al di fuori del perimetro aeroportuale.

Gli Enti/Società previsti attueranno le procedure operative di rispettiva competenza descritte nel Piano in relazione ad una valutazione tattica degli eventi.

Il flusso delle comunicazioni e la gestione dell’emergenza si articolano secondo le modalità descritte nel Piano della Prefettura, coerentemente a quanto stabilito nel capitolo 1 della Direttiva della Protezione civile del 02 maggio 2006 e nel capitolo 3.3 della Direttiva della Protezione civile del 27 gennaio 2012.

AIRGEST disporrà la convocazione del COE, cui spetterà di fornire tutte le conoscenze utili all’intervento, le informazioni relative alle persone coinvolte nell’incidente e quelle per l’assistenza alle vittime e ai loro familiari.

L’ANSV fornirà al Direttore Tecnico dei Soccorsi le istruzioni per la corretta preservazione delle evidenze utili all’inchiesta di sicurezza.

L’attività di informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media spettano esclusivamente all’ENAC ed all’ANSV, per quanto di rispettiva competenza.

In particolare, spetta all’ANSV, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e sullo svolgimento dell’inchiesta di sicurezza.

L’Ufficio territoriale del Governo, ai sensi dell’art.21 comma 3 del regolamento UE n. 996/2010, nell’ambito della propria organizzazione, individua uno o più referenti incaricati di essere le persone di contatto con le vittime e i loro familiari, acquisendo a tal fine le dovute informazioni dal vettore coinvolto.

## **INCIDENTE A MARE O AMMARAGGIO DI UN AEROMOBILE**

La fattispecie rimane disciplinata dal “Piano Nazionale S.A.R. per incidenti a mare”, sulla base dei dati forniti e delle direttive contenute nell’apposito Piano particolareggiato emanato dal 12° M.R.S.C. di Palermo.

Il coordinamento e l’impiego delle unità di soccorso è quindi assicurato dall’organizzazione preposta al S.A.R. marittimo che, immediatamente allertata dagli enti aeronautici, opera in stretto raccordo con:

L’AIRGEST disporrà la convocazione del COE cui spetterà di fornire tutte le conoscenze utili all’intervento, le informazioni relative alle persone coinvolte nell’incidente e quelle per l’assistenza alle vittime e ai loro familiari.

L’ANSV, che fornirà le istruzioni per la corretta preservazione delle evidenze utili all’inchiesta di sicurezza.

L’attività di informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media spettano esclusivamente all’ENAC ed all’ANSV, per quanto di rispettiva competenza.

In particolare, spetta all’ANSV, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e sullo svolgimento dell’inchiesta di sicurezza.

Il Comando generale del corpo delle Capitanerie di Porto, ai sensi dell’art.21 comma 3 del regolamento UE n. 996/2010, nell’ambito della propria organizzazione, individua uno o più referenti incaricati di essere le persone di contatto con le vittime e i loro familiari, acquisendo a tal fine le dovute informazioni dal vettore coinvolto.

## **INCIDENTE NELLE ACQUE ANTISTANTI L’AEROPORTO**

Per quanto concerne la parte a terra, in caso di incidente nelle acque antistanti l’aeroporto, si applica lo specifico Piano adottato della Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Trapani.

## ESERCITAZIONI

Il programma minimo di esercitazione è costituito da:

- a) una esercitazione di emergenza dell'aeroporto su scala totale prima dell'adozione del Piano;
- b) una esercitazione di emergenza dell'aeroporto su scala totale ad intervalli non inferiori a quanto previsto dalla normativa applicabile;
- c) eventuali esercitazioni di emergenza parziali entro l'anno dall'esercitazione su scala totale al fine di verificare che eventuali deficienze emerse siano state risolte; le esercitazioni parziali potranno essere svolte mediante applicazione della modalità "Response Time Test" adottata in proposito sul sistema di gestione HEELP.

La programmazione delle esercitazioni è proposta dal Gestore Aeroportuale Airgest S.p.A. all'ENAC che, nell'approvarla, delega lo stesso Gestore a coordinarsi con il Comando Ufficio Operazioni del 37° Stormo e ad organizzarle entro i termini previsti. Tale programma può essere intensificato in funzione delle specifiche esigenze aeroportuali anche su iniziativa dell'ENAC che può altresì avviare esercitazioni parziali sul PEA in qualsiasi momento e senza preavviso.

Nel caso sopra detto l'ENAC, effettua direttamente un previo coordinamento con il Comando Ufficio Operazioni del 37° stormo, stabilendo giorno ed ora dell'esercitazione.

L'ENAC, fermo restando la facoltà di interrompere l'esercitazione qualora lo ritenga necessario e/o su richiesta del locale comando militare, una volta ricevuta in seno al COE dell'avvenuto rientro dei mezzi presso le rispettive postazioni, comunica la fine dello stato di esercitazione alla TWR affinché dirami le informazioni agli Enti preposti.

**Nelle esercitazioni su scala parziale**, verranno coinvolti:

- per le esercitazioni in modalità "Response Time Test" solo i VVF e A/I Militari;
- il gestore, l'handler e le Forze dell'ordine negli altri casi.

**Nelle esercitazioni su scala totale** verranno coinvolti, oltre agli Enti/Società dello Scalo, gli Enti territoriali competenti, al fine di testare, a livello territoriale, la capacità di coordinamento in termini di soccorso e gestione dell'evento.

**Esame dei risultati**: a seguito di ciascuna delle esercitazioni effettuate, l'ENAC convoca un de-briefing nell'ambito del quale vengono evidenziate eventuali non conformità ed individuate le azioni correttive con i relativi tempi di rientro da parte dei soggetti competenti o eventuali adeguamenti del PEA. Analogamente si procede con de-briefing a seguito di ogni attivazione reale del PEA relativa a reali stati di emergenza ed incidente.



## **Allegati:**

- Allegato A: Catena di allertamento generale
- Allegato A1: Flusso comunicazioni SYS HEELP
- Allegato B: Registrazione dati dalla Torre
- Allegato C: COE Centro Operativo Emergenze
- Allegato D: Numeri Enti aeroportuali
- Allegato E: Numeri telefonici Enti esterni
- Allegato F: Ospedali
- Allegato G: Nominativi di chiamata radio
- Allegato H: Schema centri di raccolta ed accoglienza
- Allegato I: Aeroporto di Trapani scheda Mezzi
- Allegato M: Scheda mezze VVF
- Allegato N: Posizione attesa VVF e SSA
- Allegato N1: Posizione attesa VVF e antincendio AM
- Allegato O: Planimetria varchi e percorsi mezzi soccorso
- Allegato P: Grid map
- Allegato Q: Zone di sicurezza
- Allegato R: Schede sanitarie
- Allegato S: Grid map dettagliata
- Allegato T: Mappe sala accoglienza
- Allegato U: Scorta intangibile e tenda mobile
- Allegato V: Comunicazioni ed ordini durante le fasi emergenziali
- Allegato Z: Sistema heelp
- Allegato W: Accordo vv.f. – am 37° stormo - airgest – enac

ALLEGATO N° 2.2

Spett.le Servizio Emergenza 118  
c.a. Direzione Emergenze  
Palermo  
Fax 091.213668

Spett.le C.R.I Trapani  
Via Nicolò Riccio, 111  
91100 Trapani  
Fax 0923.544105

e.p.c Spett.le E.N.A.C.  
Direzione Operazioni  
Napoli  
Fax 081.780203

Spett.le E.N.A.C.  
Direzione Aeroportuale  
Palermo  
Fax 091.591036

Spett.le E.N.A.C.  
Uff. Aeroportuale di Trapani  
Fax 0923.841800

Spett.le Dipartimento Regionale di  
Protezione Civile  
Servizio per la Provinciale di  
Trapani  
Fax: 0923 24061

Oggetto: Dotazione Sanitaria in caso di incidente aereo

➤ **Premessa**

Tra le catastrofi classificate come tecnologiche, quelle inerenti ad un crash aereo in area aeroportuale risultano essere tra le grandi emergenze statisticamente più probabili e per la loro particolare tipologia quelle più difficili e complesse da gestire.

Dal punto di vista dell'organizzazione del soccorso sanitario, l'attuale carenza legislativa nazionale nello specifico settore, impone di utilizzare come linee-guida soltanto le ultime normative I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation) del 1991, le procedure delle D.A. (Direzione Aeroportuale ENAC) diverse per ogni aeroporto, e le indicazioni, ormai universalmente accettate, della medicina di catastrofe per le scelte cliniche di trattamento dei feriti.

I riferimenti della letteratura specifica sul tema, prevedono che le modalità di intervento, basate su criteri di funzionalità, tempestività ed adeguato approccio del "soccorso sanitario" debba prevedere 5 fasi ben distinte:

P.IVA: 01613650819 - Trib. Trapani n. 5958 - C.C.I.A.A. n. 94348 - C.S. € 5.223.916,00

1. La ricognizione primaria, da parte del primo medico del Servizio Sanitario Aeroportuale per la quantificazione delle necessità;
2. Il primo Triage, nell'attesa della mobilitazione delle risorse previste;
3. La delega dello sgombero immediato degli illesi e dei feriti leggeri al personale di assistenza aeroportuale;
4. L'istituzione di un P.M.A. per la medicalizzazione primaria degli infortunati;
5. L'evacuazione dei feriti secondo criteri di prioritaria gravità clinica, per un ospedalizzazione mirata sotto le direttive della centrale operativa sanitaria del 118.

Il PMA viene definito nella G.U. del 12 maggio 2001 come un "dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario delle vittime, localizzato ai margini esterni dell'area di sicurezza o in una zona centrale rispetto al fronte dell'evento..." che "...può essere sia una struttura che un area funzionale dove radunare le vittime, concentrare le risorse per il primo trattamento, effettuare il triage ed organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti nei centri ospedalieri più idonei".

#### ➤ Case studies

I riferimenti della letteratura specifica stimano intorno al 25% la percentuale dei feriti alla quale si deve prestare assistenza in ogni disastro aereo a terra, poiché i rimanenti passeggeri risultano morti od illesi, la standardizzazione del soccorso quindi deve essere definita in funzione di un intervento mirato alla medicalizzazione primaria secondo i parametri suggeriti dalla tabella contenuta nel DOC ICAO a riferimento 9137 punto 12, nel particolare:

- 75% Deceduti o Illesi ;
- 25% Infortunati da assistere ;

#### INFORTUNATI DA ASSISTERE 25% di cui:

- 20% Urgenze (codice Triage Rosso);
- 30% Urgenze (codice Triage Giallo);
- 50% Urgenze (codice Triage Verde).

Queste statistiche rapportate all'aeromobile "critico" per le operazioni dello scalo di Trapani, e cioè il Boeing 737-800 che trasporta a pieno carico 180 persone più 6 uomini di equipaggio, assumono le seguenti proporzioni:

- 140 Deceduti o illesi;
- 46 Infortunati da assistere;

Infortunati da assistere 46, di cui:

- 9 codici rossi;
- 14 codici gialli;
- 23 codici verdi.

P.IVA: 01613650819 - Trib. Trapani n. 5958 - C.C.I.A.A. n. 94348 - C.S. € 5.223.916.00



## > Proposta

Il Gestore aeroportuale, considerando le tematiche in premessa, esaminando le diverse riunioni svoltesi in Aeroporto sul tema, analizzando i case studies e valutando attentamente il DOC ICAO 9137 più volte citato a riferimento, nel quale si specifica che la dotazione sanitaria deve essere sufficiente e proporzionale:

- alla vicinanza di strutture sanitarie in prossimità dell'aeroporto;
  - al numero massimo di passeggeri ed equipaggio dell'aeroplano critico che opera sullo scalo;
  - alle informazioni statistiche sugli incidenti aerei, nelle quali si evince che circa il 75% degli occupanti si prevede che sopravvivano all'evento;
- propone la seguente soluzione tecnico-operativa, certo che rappresenti quello che la normativa ENAC (APT 18A e Regolamento Enac CaP.9 3.4) richiede al Gestore, in termini di disponibilità in loco di attrezzature e materiale sanitario per il primo soccorso.

### 1. Posto Medico avanzato - Struttura -

L'aeroporto di Trapani-Birgi dispone in Airside di una struttura (cd. ospedaletto) che si presta in maniera opportuna ad essere impiegata come una PMA.

Attualmente tale struttura non è operativa ed è in attesa di riqualificazione.

Per tale motivo il Gestore propone l'installazione di una P.M.A. del tipo pronto impiego (gonfiabile), nelle more che la suddetta costruzione ritorni ad essere pienamente efficiente ed idonea per accogliere i superstiti e fornire assistenza sanitaria ai feriti.

La Tenda self-erected TP SE-07 (vd. Allegato) è un dispositivo di pronto impiego intessuto spalmato in PVC di nuova concezione che riduce l'irraggiamento solare ed offre:

- Una superficie operativa di 42 M<sup>2</sup>;
- Possibilità di ricovero e primo soccorso per 12 posti letto;
- Elevata resistenza meccanica (resistenza al vento 100 Km/hr);
- Resistenza al fuoco;
- Resistenza a funghi e muffe;

inoltre grazie alle sue caratteristiche tecniche possiede una elevata:

- facilità di trasporto ed ingombro quando chiusa ( dim. 1m<sup>3</sup> - 150 kg );
- facilità di montaggio (un solo operatore in 4 minuti ).

Il PMA sarà montato in prossimità del piazzale civile che, grazie alla semplicità del layout aeroportuale di Trapani, rappresenta una zona centrale rispetto al possibile fronte dell'evento (runway strip).


In quest'area verranno indirizzate le ambulanze che partono dalla zona del TRIAGE sottobordo.

### 2. Posto Medico avanzato - Dotazione sanitaria -

Dopo un attento studio del DOC ICAO a riferimento, della Normativa nazionale ENAC, delle linee guida della Protezione civile del Giugno 1997, del Gruppo di studio del Ministero della Sanità del 1998 e dopo i colloqui informali sul tema intercorsi con i Responsabili del 118, questo Gestore ha predisposto un elenco di attrezzature e materiali per la dotazione del PMA (vd Allegato).

### 3. Posto Medico avanzato - Approntamento, gestione e personale sanitario

Fermo restando che, come indicato nel PEA:

P.IVA: 01613650819 - Trib. Trapani n. 5958 - C.C.I.A.A. n. 94348 - C.S. € 5.223.916,00 

Soc. di Gestione Aeroporto Civile di Trapani

- La C.R.I. interviene nel primo soccorso in caso di incidente aeronautico, con il materiale di propria dotazione;
- Il 118 è il Servizio preposto alla gestione dell'intera macchina dei soccorsi sanitari in caso di incidente aeronautico;

Il Gestore ha acquisito la disponibilità da parte di una Associazione di Pubblico Soccorso Onlus per la gestione in condizioni ordinarie e straordinarie del PMA in parola.

In particolare l'Associazione si impegna, 24 ore al giorno, per un periodo di 12 mesi a condurre, sotto il controllo dell'Airgest per la parte inerente alla gestione delle scadenze delle dotazioni, il posto medico avanzato nel seguente modo:

1. Apertura e messa in funzione (pronta disponibilità di attrezzature e materiale) del PMA **entro 45 Min** dalla chiamata di emergenza ricevuta dal Gestore;
2. Fornitura, **entro 60 Min** dalla chiamata di emergenza ricevuta dal Gestore, di un numero adeguato di:  
Medici : non meno di 2;  
Infermieri : non meno di 2;  
Soccorritori : non meno di 8;  
Ambulanze : non meno di 4;
3. La corretta conservazione, l'organizzazione, la gestione, la verifica ed il controllo delle scorte dei farmaci e dei dispositivi medici al fine di essere immediatamente disponibili in stock standard e di essere facilmente rinnovabili.

#### ➤ Facilities

Ospedali : Falcone-Borsellino Marsala a Km 9  
S. Antonio Abbate Trapani a Km 15

Elisoccorso : sono presenti in Aeroporto n° 2 elicotteri del 82° C.S.A.R. per il trasporto immediato dei superstiti presso le strutture ospedaliere.

#### ➤ Conclusioni

Si trasmette la presente comunicazione al fine di condividere l'impianto progettuale ed acquisire parere di idoneità delle attrezzature e del materiale presente nel P.M.A ad operare nell'ambito di una possibile emergenza/urgenza per il tempo necessario a stabilizzare i feriti gravi prima del loro trasferimento in ospedale in caso di incidente aereo.

Successivamente, salvo parere contrario da parte delle Direzioni ENAC poste p.c., il Gestore provvederà ad attivare le procedure ed i processi volti alla realizzazione del presente progetto.

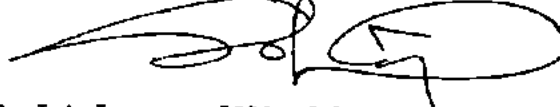
Allegati:

Dotazione sanitaria PMA;

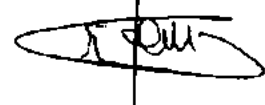
Tenda mobile TP Se 07 Eurovinil

Distinti saluti

Il Presidente  
Dott. S.Ombra



L'Accountable Manager  
Dott. V.Fanti



P.IVA: 01613650819 - Trib. Trapani n. 5958 - C.C.I.A.A. n. 94348 - C.S. € 5.223.916,00



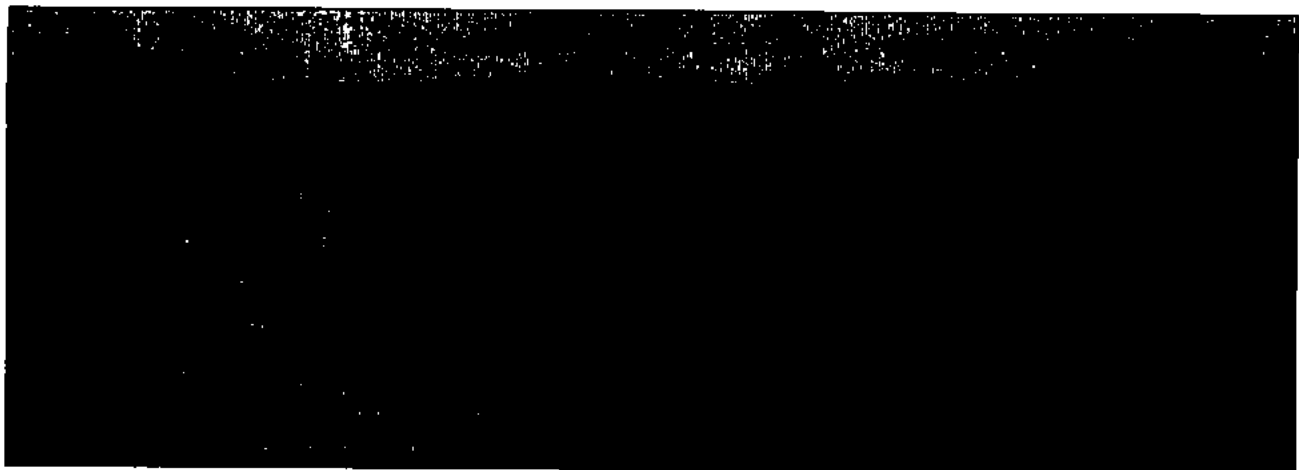
# DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI

|   |          |
|---|----------|
| TIPOLOGIA: GONFIABILE DEL TIPO SELF ERECTED |          |
| COMPOSIZIONE: IN PVC AD ALTA RESISTENZA     |          |
| DIMENSIONI: 42 M <sup>2</sup>               |          |
| CAPACITA': 12 POSTI LETTO                   |          |
| AGO CANULA --AZZURRO.                       |          |
|   | 100      |
| AGO CANULA --ROSA.                          |          |
|   | 50       |
| AGO CANULA --VERDE.                         |          |
|   | 150      |
| ASPIRATORE DI SECRETI PORTATILE             |          |
|   | 2        |
| VASO MONOUSO PER ASPIRATORE                 |          |
|   | 20       |
| BACINELLE RENIFORMI                         |          |
|   | 3        |
| BENDA ORLATA                                |          |
|   | 100      |
| BENDE OCULARI                               |          |
|   | 50       |
| BISTURI MONOUSO STERILI                     |          |
|   | 40       |
| BOMBOLA DA LT.5 CON RIDUTTORE DI PRESSIONE  |          |
|   | 5        |
| BRANDINE PIEGHEVOLI --TIPO FERRINO.         |          |
|   | 50       |
| BUSTA GHIACCIO SINTETICO                    |          |
|   | 200      |
| CAMICE MONOUSO 10 PZ                        |          |
|   | 100      |
| CANULA DI GUEDEL N.2                        |          |
|   | 10       |
| CANULA DI GUEDEL N.3                        |          |
|   | 10       |
| CANULA DI GUEDEL N.4                        |          |
|   | 30       |
| CANULA DI GUEDEL N.5                        |          |
|   | 10       |
| CASCHI CON LAMPADA FRONTALE                 |          |
|   | 10       |
| CEROTTO IN TELA H=2,5                       |          |
|   | 50       |
| CEROTTO IN TELA H=5                         |          |
|   | 20       |
| COLLARE CERVICALE MONOUSO ADULTI            |          |
|   | 40       |
| COLLARE CERVICALE MONOUSO PEDIATRICO        |          |
|   | 10       |
| COPERTA ISOTERMICA                          |          |
|   | 200      |
| DEFLUSSORE                                  |          |
|   | 200      |
| DISINFETTANTE / ACQUA OSSIGENATA / ALCOL    |          |
|   | 10 LITRI |
| FORBICE PRONTO SOCCORSO                     |          |
|   | 10       |
| GARZA A RETE N.4                            |          |
|   | 10 CONF. |
| GARZA A RETE N.6                            |          |
|   | 10 CONF. |
| GARZA A RETE N.8                            |          |
|   | 20 CONF. |
| GARZE NON STERILI 10 X 10 KG.1              |          |
|   | 10 KG.   |
| GARZE NON STERILI 20 X 20 KG. 1             |          |
|   | 10 KG.   |
| GARZE STERILI 10 X 10 CONF. 100 PEZZI       |          |
|   | 300      |

# DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI

|  |          |
|--|----------|
| GUANTI IN LATTICE TAGLIA L                     | 10 CONF. |
| GUANTI IN LATTICE TAGLIA M                     | 10 CONF. |
| KIT PER CHIRURGIA                              | 10       |
| KIT PER MEDICAZIONE                            | 20       |
| KIT PRONTO SOCCORSO                            | 10       |
| KIT SUTURA                                     | 10       |
| LACCIO FEMORALE                                | 10       |
| MASCHERA PER OSSIGENOTERAPIA --ADULTI          | 50       |
| MASCHERA PER OSSIGENOTERAPIA --PEDIATRICA      | 10       |
| MASCHERINA MONOUSO 100 PZ                      | 100      |
| MODULI TRIAGE KIT DA 25                        | 200      |
| PADELLA MONOUSO                                | 5        |
| PALLONE AMBU ADULTI CON RESERVOIR              | 4        |
| PALLONE AMBU NEONATALE CON RESERVOIR           | 2        |
| PALLONE AMBU PEDIATRICO CON RESERVOIR          | 2        |
| PAPPAGALLO MONOUSO                             | 5        |
| RASOIO PER TRICOTOMIA                          | 50       |
| ROTOLO PER LETTIGA MONOUSO                     | 10       |
| SACCA PER RECUPERO SALME CONF. 10              | 150      |
| SCATOLA PER RIFIUTI PERICOLOSI                 | 10       |
| SCATOLA PER RIFIUTI TAGLIENTI                  | 4        |
| SFIGMOMANOMETRO CON FONENDO                    | 4        |
| SIRINGA DA 10 CC 100 PZ                        | 100      |
| SIRINGA DA 5 CC 100 PZ                         | 100      |
| SIRINGA DA 50 CC                               | 20       |
| SOLUZIONE FISIOLOGICA NACL 0,9% IN SACCA 500CC | 200      |
| SONDINO NASOGASTRICO 12                        | 20       |
| SONDINO NASOGASTRICO 14                        | 20       |
| SONDINO NASOGASTRICO 16                        | 10       |
| STECOBENDE RIGIDE - GAMBA + BRACCIO            | 4 + 4    |
| STERIL STRIP                                   | 10       |
| TELO STERILE 80 X 120                          | 100      |
| BARELLA A CUCCHIAIO + CINGHIE                  | 2        |
| TELO PORTAFERITI 6 MANIGLIE                    | 10       |
| TAVOLA SPINALE + CINGHIE + FERMACAPO           | 3        |
| ZAINO DI SOCCORSO                              | 4        |

DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI





**Eurovinil S.p.A.**



**Descrizione**

Tenda a struttura pneumatica di nuova concezione idonea per impieghi di pronto intervento e per soluzioni campali a lungo termine:

**Montaggio 1 solo operatore in 4 MINUTI**

**Maggiore spazio utile interno**

-Assenza di paleria verticale

**Modularità**

-Possibilità di connessione con altre strutture al fine di offrire diverse soluzioni logistiche

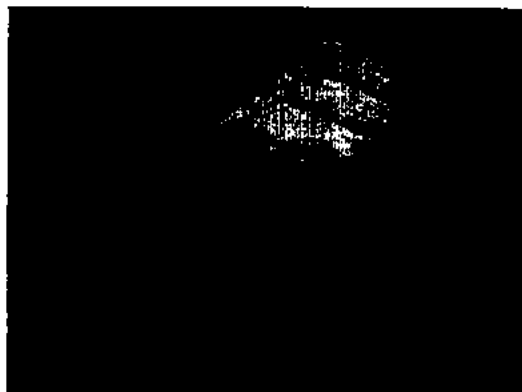
**Facilità di trasporto**

-Ingombro di solo 1m<sup>3</sup>

**Materiali**

-Tessuto spalmato in PVC di nuova concezione che riduce l'irraggiamento solare e offre:

- elevata resistenza meccanica
- resistenza al fuoco
- resistenza a funghi e muffe

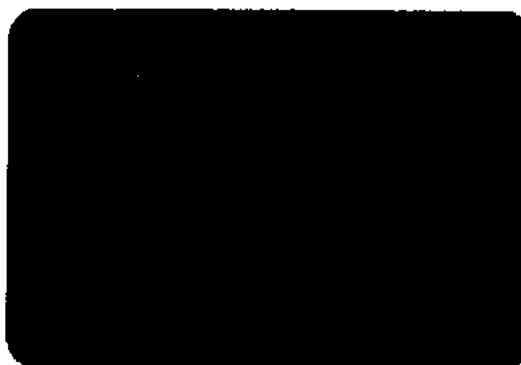
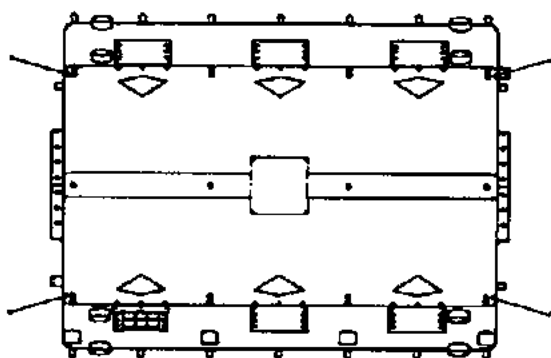
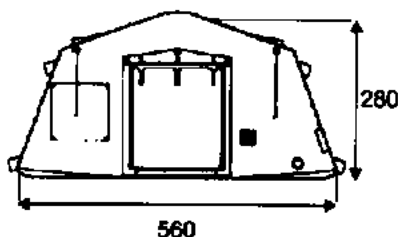
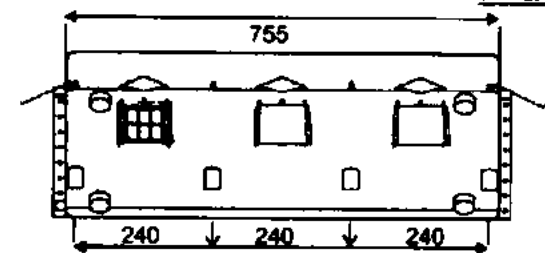


**Eurovinil S.p.A. Via Genova 5  
58100 Grosseto - Italy  
Phone: + 39 0564 487454 Fax: + 39 0564 487222**

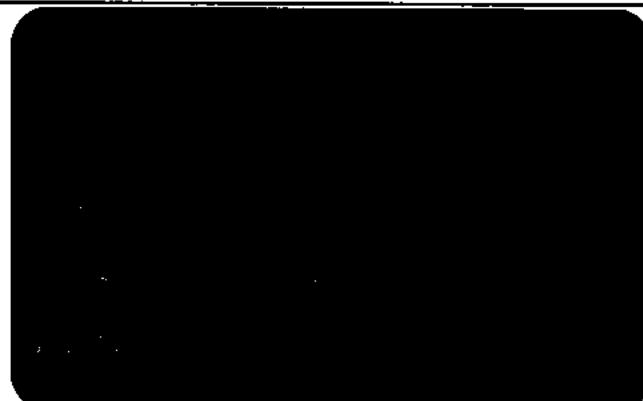
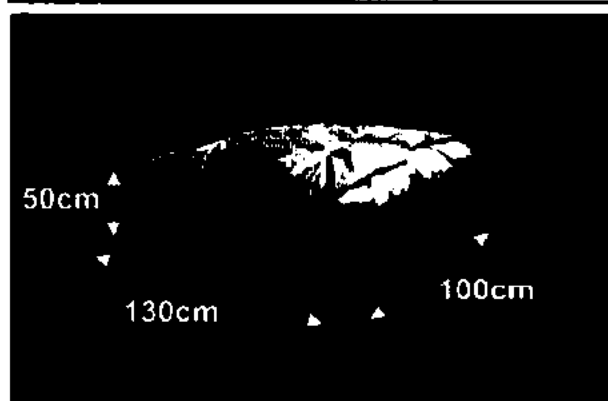


**Eurovinil S.p.A.**

**Piano generale**



|                            |  |        |        |
|----------------------------|--|--------|--------|
| <b>Area di base</b>        | 29 mq  | 42 mq  | 56 mq  |
| <b>Peso</b>                | 135 Kg   | 180 Kg | 225 Kg |
| <b>Carico di neve</b>      | 15 kg/mq   |        |        |
| <b>Resistenza al vento</b> | 100 km/h   |        |        |
| <b>Materiale</b>           | Tessuto spalmato in PVC 1100 Dtex  |        |        |
| <b>Dotazioni standard</b>  | Mazza e picchetti-gonfiatore manuale- kit di riparazione- manuale d'uso  |        |        |
| <b>Optional</b>            | Telo Colbente-Telo divisorio-Telo Ombreggiatore-Gonfiatore elettrico con kit gonfiaggio simultaneo-kit di pavimentazione-Tappeto antipolvere |        |        |



**Eurovinil S.p.A. Via Genova 5  
58100 Grosseto - Italy  
Phone: + 39 0564 487454 Fax: + 39 0564 487222**

CAPITOLATO PER IL "SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE"  
PRESSO L' AEROPORTO CIVILE DI TRAPANI - BIRGI

---

ALLEGATO N° 2.3

**- Dotazione Sanitaria occorrente in caso di incidente aereo -**

---

# DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI

| TIPOLOGIA ARTICOLI                         | QUANTITA' |
|--|-----------|
| AGO CANNULA --AZZURRO.                     | 100       |
| AGO CANNULA --ROSA.                        | 50        |
| AGO CANNULA --VERDE.                       | 150       |
| ASPIRATORE DI SECRETI PORTATILE            | 2         |
| VASO MONOUSO PER ASPIRATORE                | 20        |
| BACINELLE RENIFORMI                        | 3         |
| BENDA ORLATA                               | 100       |
| BENDE OCULARI                              | 50        |
| BISTURI MONOUSO STERILI                    | 40        |
| BOMBOLA DA LT.5 CON RIDUTTORE DI PRESSIONE | 5         |
| BRANDINE PIEGHEVOLI --TIPO FERRINO.        | 50        |
| BUSTA GHIACCIO SINTETICO                   | 200       |
| CAMICE MONOUSO 10 PZ                       | 100       |
| CANNULA DI GUEDEL N.2                      | 10        |
| CANNULA DI GUEDEL N.3                      | 10        |
| CANNULA DI GUEDEL N.4                      | 30        |
| CANNULA DI GUEDEL N.5                      | 10        |
| CASCHI CON LAMPADA FRONTALE                | 10        |
| CEROTTO IN TELA H=2,5                      | 50        |
| CEROTTO IN TELA H=5                        | 20        |
| COLLARE CERVICALE MONOUSO ADULTI           | 40        |
| COLLARE CERVICALE MONOUSO PEDIATRICO       | 10        |
| COPERTA ISOTERMICA                         | 200       |
| DEFLUSSORE                                 | 200       |
| DISINFETTANTE / ACQUA OSSIGENATA / ALCOL   | 10 LITRI  |
| FORBICE PRONTO SOCCORSO                    | 10        |
| GARZA A RETE N.4                           | 10 CONF.  |
| GARZA A RETE N.6                           | 10 CONF.  |
| GARZA A RETE N.8                           | 20 CONF.  |
| GARZE NON STERILI 10 X 10 KG.1             | 10 KG.    |
| GARZE NON STERILI 20 X 20 KG. 1            | 10 KG.    |
| GARZE STERILI 10 X 10 CONF. 100 PEZZI      | 300       |
| GUANTI IN LATTICE TAGLIA L                 | 10 CONF.  |
| GUANTI IN LATTICE TAGLIA M                 | 10 CONF.  |
| KIT PER CHIRURGIA                          | 10        |
| KIT PER MEDICAZIONE                        | 20        |
| KIT PRONTO SOCCORSO                        | 10        |
| KIT SUTURA                                 | 10        |
| LACCIO FEMORALE                            | 10        |
| MASCHERA PER OSSIGENOTERAPIA --ADULTI      | 50        |

# DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI

|  |                       |
|--|-----------------------|
| MASCHERA PER OSSIGENOTERAPIA --PEDIATRICA  | 10                    |
| MASCHERINA MONOUSO 100 PZ  | 100                   |
| MODULI TRIAGE KIT DA 25  | 20 CONF.              |
| PADELLA MONOUSO  | 5                     |
| PALLONE AMBU ADULTI CON RESERVOIR  | 4                     |
| PALLONE AMBU NEONATALE CON RESERVOIR   | 2                     |
| PALLONE AMBU PEDIATRICO CON RESERVOIR  | 2                     |
| PAPPAGALLO MONOUSO   | 5                     |
| RASOIO PER TRICOTOMIA  | 50                    |
| ROTOLO PER LETTIGA MONOUSO   | 10                    |
| SACCA PER RECUPERO SALME CONF. 10  | 150                   |
| SCATOLA PER RIFIUTI PERICOLOSI   | 10                    |
| SCATOLA PER RIFIUTI TAGLIENTI  | 4                     |
| SFIGMOMANOMETRO CON FONENDO  | 4                     |
| SIRINGA DA 10 CC 100 PZ  | 100                   |
| SIRINGA DA 5 CC 100 PZ   | 100                   |
| SIRINGA DA 50 CC   | 20                    |
| SOLUZIONE FISIOLOGICA NACL 0,9% IN SACCA 500CC   | 200                   |
| SONDINO NASOGASTRICO 12  | 20                    |
| SONDINO NASOGASTRICO 14  | 20                    |
| SONDINO NASOGASTRICO 16  | 10                    |
| STECOBENDE RIGIDE -- GAMBA + BRACCIO   | 4 + 4                 |
| STERIL STRIP   | 10                    |
| TELO STERILE 80 X 120  | 100                   |
| BARELLA A CUCCHIAIO + CINGHIE  | 2                     |
| TELO PORTAFERITI 6 MANIGLIE  | 10                    |
| TAVOLA SPINALE + CINGHIE + FERMACAPO   | 3                     |
| ZAINO DI SOCCORSO  | 4                     |
| BRACCIALETTI ELASTICI COLORATI (COLORI TRIAGE BIANCO - VERDE - GIALLO - ROSSO - NERO)    | 500<br>(100 x COLORE) |
| SACCHE PORTA DOTAZIONE COLORATE (es. BLU-VERDE-NERO-ARANCIO)<br>DIM.( es. 315 x100xh200) | 4                     |
| SACCA PORTA DOTAZIONE COLORATA (es. GIALLO E ROSSA)<br>DIM.(es. 315x200xh200)            | 1                     |
| TROLLEY / VALIGIA TENUTA STAGNA COLORATA DIM.( es. 650x510xh242)                         | 1                     |
| TROLLEY TENUTA STAGNA COLORATO DIM. (es. 400x800xh380)                                   | 1                     |



# DOTAZIONE SANITARIA P.M.A. AEROPORTO DI TRAPANI

---

| RIANIMAZIONE                                |    |
|---|----|
| BOMBOLA DA LT. 14 PER VENTILATORE POLMONARE | 1  |
| CARDIOMONITOR PORTATILE                     | 1  |
| DEFIBRILLATORE SEMIAUTOMATICO               | 1  |
| LARINGOSCOPIO 4 LAME                        | 1  |
| MASCHERE LARINGEE VARIE MISURE              | 20 |
| PIASTRE PER DEFIBRILLATORE                  | 10 |
| SATURIMETRO DA DITO                         | 4  |
| TUBI ENDOTRACHEALI VARIE MISURE             | 20 |
| VENTILATORE POLMONARE PORTATILE             | 1  |

**CAPITOLATO PER IL “SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE”  
PRESSO L’ AEROPORTO CIVILE DI TRAPANI - BIRGI**

---

**ALLEGATO N°3**  
**- Qualificazioni professionali mediche-**

---

## **- Qualificazioni professionali mediche -**

---

### **Qualificazioni professionali del personale sanitario da assegnarsi alla gestione e presidio del S.S.A.**

Il personale adibito al PRIMO SOCCORSO deve aver conseguito, come minimo, attestati circa la frequenza a tutti i seguenti Corsi:

- a) Corso di gestione della Maxi Emergenza;
- b) Corso BLS-D;
- c) Corso di Trauma (PhTC).

Il personale con qualifica di MEDICO deve essere esperto in emergenza territoriale e/o deve essere in possesso del titolo di specializzazione in anestesia e rianimazione e/o emergenza area critica e/o in possesso di tutti i seguenti Corsi:

- a) Corso di gestione della Maxi Emergenza;
- b) Corso BLS-D e PBLIS;
- c) Corso ALS e ATLS.

**CAPITOLATO PER IL “ SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE”  
PRESSO L’ AEROPORTO CIVILE DI TRAPANI - BIRGI**

---

**ALLEGATO N°4**  
**- Dotazione Sanitaria di primo soccorso in zona Terminal -**

---

## - Dotazione sanitaria di primo soccorso in zona Terminal-

| <b>DOTAZIONE MINIMA POSTAZIONE S.S.A. BIRGI (TP)</b>   |  |
|--|--|
| <b>ARREDAMENTO</b>   |  |
| Asta portaflebo  |  |
| Attaccapanni a stelo, con base (o a muro a due posti)  |  |
| Carrello medico  |  |
| Frigo per conservazione farmaci e produzione ghiaccio  |  |
| Lettino per visita   |  |
| Paravento a tre ante in metallo e telo di cotone   |  |
| Poltroncina in metallo   |  |
| Porta rifiuti a pedale con coperchio   |  |
| Scrivania in metallo con cassetti  |  |
| Sedie in metallo e laminato plastico   |  |
| Sgabello girevole in metallo   |  |
| Sterilizzatore a secco   |  |
| Vetrinetta   |  |
| <b>STRUMENTARIO</b>  |  |
| Apparecchio controllo glicemia   |  |
| Aspiratore   |  |
| Bacinella reniforme inox cm 25   |  |
| Barella a cucchiaio, 2 cinghie   |  |
| Barella portantina con cinghie   |  |
| Bombolino ad ossigeno con accessori  |  |
| Bombola ad ossigeno con accessori  |  |
| Borsone medico completo  |  |
| Cestello schimmelbush inox cm 15x19  |  |
| Set Collare cervicale  |  |
| Defibrillatore automatico  |  |
| Pulsossimetro  |  |
| Saturimetro  |  |
| Sedia portantina   |  |
| Sfigmomanometro aneroido ( oppure elettronico)   |  |
| Telo porta feriti  |  |
| Termometro   |  |
| Pallone ventilazione AMBU con mascherina Mis 4   |  |
| Tavola spinale con cinghie   |  |
| Contenitore rifiuti taglienti  |  |
| Vaso in vetro porta cotone con coperchio inox cm 15x15   |  |
| <b>MEDICINALI / ATTREZZATURE ELETTROMEDICALI</b>   |  |
| <u>Attrezzature elettromedicali e medicali:</u>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Defibrillatore fornito di n. 2 placche per adulti, n. 1 placche pediatriche e con in dotazione una batteria di ricambio;</li><li>• Aspiratore con sondini;</li><li>• Sfigmomanometro con colonnina a mercurio;</li><li>• n. 2 sfigmomanometri a bracciale;</li></ul> |  |

## - Dotazione sanitaria di primo soccorso in zona Terminal-

- n. 3 fonendoscopi;
- glucotest;
- martelletto per controllo riflessi;
- copertina termica;
- termometro a gallio;
- termometro elettronico;
- n. 3 bombole di ossigeno;
- n. 2 ambu per adulti;
- ambu pediatrico;
- cannule di Guedel di varie misure;
- guanti;
- mascherine;
- abbassalingua;
- deflussori;
- accessi venosi di diverse misure;
- lacci emostatici;
- bende orlate;
- cerotti;
- fitostimoline garze;
- rete elastica;
- cotone idrofilo;
- porta flebo;
- ferri chirurgici di primo soccorso;
- n. 2 cestelli per contenimento garze e cotone idrofilo;
- maschere per ossigeno
- garze sterili;
- steril-strip.

### Farmaci per l'apparato cardio-vascolare:

- adrenalina fiale;
- atropina fiale;
- natispray sub-linguale;
- carvasin cpr;
- trinitrina cpr;
- nitroderm cerotti;

## - Dotazione sanitaria di primo soccorso in zona Terminal -

- cardioaspirina cpr;
- clexane fiale;
- lasix fiale;
- lasix cpr;
- Nifedidor gocce;
- Effortil gocce.

### Farmaci per l'apparato respiratorio:

- Tefamin fiale;
- Solumedrol fiale;
- Flebocortid fiale;
- Betametasone fiale;
- Trimeton fiale;
- Ventolyn spray.

### Farmaci per l'apparato muscolo-scheletrico:

- Voltaren fiale;
- Voltaren pomata;
- Toradol fiale,
- Toradol gocce;
- Muscoril fiale;
- Ghiaccio sintetico buste;
- Ghiaccio sintetico spray.

### Farmaci per l'apparato tegumentoso:

- Gentalybeta

### Farmaci per l'apparato gastrointestinale:

- Loperamide cpr;
- Maalox sospensione;
- Plasil fiale;
- Fosforilasi fiale;
- Buscopan fiale;
- Ranidil fiale;
- Pantoprazolo cpr.

### Farmaci per l'apparato genito-urinario:

- Spasmex fiale;
- Diclorem fiale;

## - Dotazione sanitaria di primo soccorso in zona Terminal-

- Buscopan fiale.

### Farmaci oftalmici:

- Imidazyl collirio;
- Novesina gocce.

### Farmaci otologici:

- Localynoto gocce.

### Farmaci per intossicazione alcolica:

- Metadoxil fiale;
- Sereprile fiale.

### Farmaci per intossicazione da benzodiazepine:

- Anexate fiale.

### Farmaci per tossicosi da oppiacei:

- Narcan fiale.

### Farmaci per crisi iperglicemiche:

- insulina rapida.

### Farmaci per crisi ipoglicemiche:

- soluzione glucosata al 5%
- glucosio al 33% fiale

### Farmaci per crisi ipotensive:

- Effortil gocce
- Soluzioni fisiologiche

### Farmaci per crisi epilettiche:

- Diazepam fiale
- Tranquirit gocce

### Farmaci per intervenire su episodi emorragici:

- Tranex fiale;
- Ugurol fiale;
- disinfettanti.

### Farmaci per il trattamento delle ipertermie:

- Paracetamolo cpr.
- Paracetamolo supposte

**MEZZI**

Ambulanze n 1



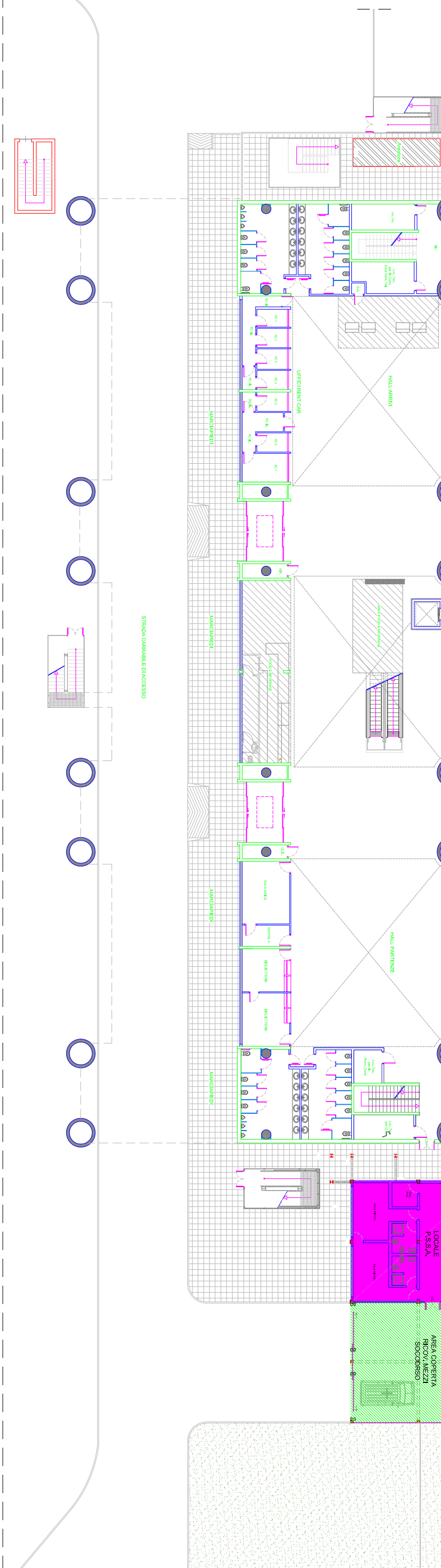
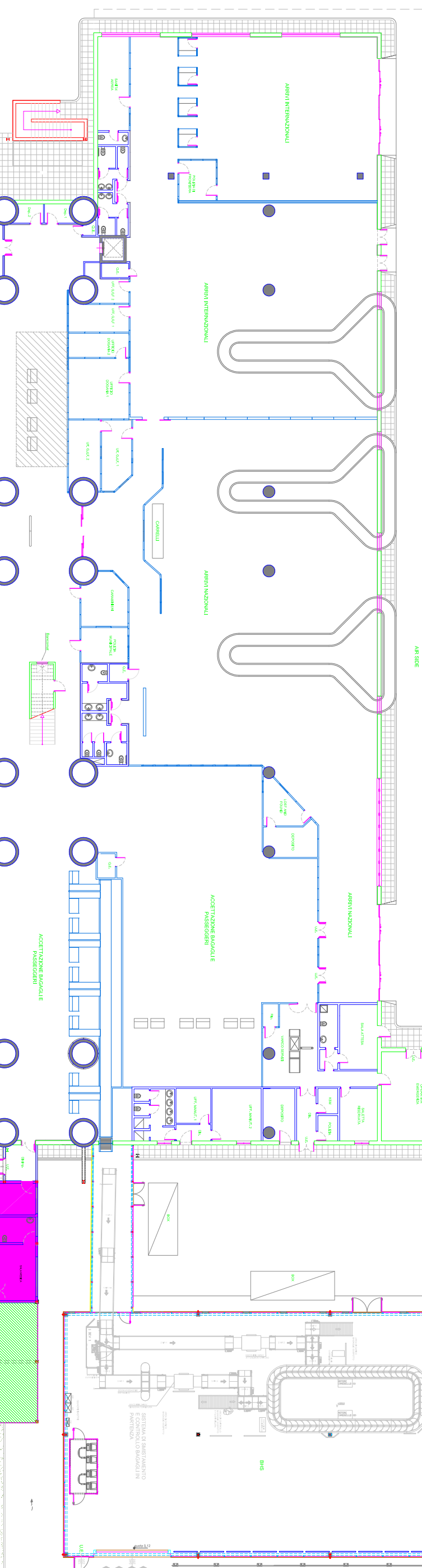
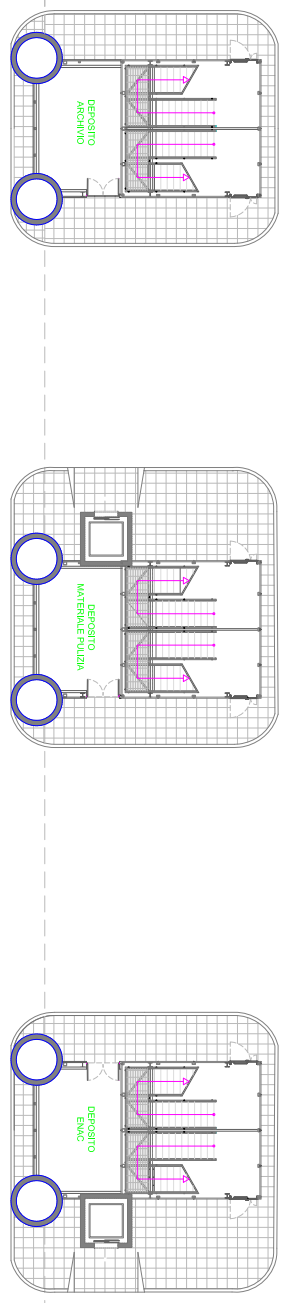
**CAPITOLATO PER IL “SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE”  
PRESSO L’ AEROPORTO CIVILE DI TRAPANI - BIRGI**

---

**ALLEGATO N°5**  
**- Planimetria Locali in dotazione al S.S.A. -**

---

| LEGENDA DEI SIMBOLI  |   |
|----------------------|---|
| [Linea tratteggiata] | SIMBOLI   |
| [Linea continua]     | DESCRIZIONE   |
| [Area verde]         | LOCALI NUOVI, ACCORDO, SPERIMENTAZIONE, APPROVAZIONE, COORDINAMENTO |
| [Area gialla]        | AREE OPERATIVE ESISTENTI, BAZZ, IN SECONDA, ESISTENTE, STRUTTURALE  |









MESE DI RIFERIMENTO:

MESE DI RIFERIMENTO:

MESE DI RIFERIMENTO:



MESE DI RIFERIMENTO:



MESE DI RIFERIMENTO:

| SESSO | PROVENIENZA  | TIPO VISITA  | CODICE | TIPO DI ALLON | TIPO DI TRATT | QUANTI ECG | QUANTE TRAS | USO AMB. PSA |
|-------|--------------|--------------|--------|---------------|---------------|------------|-------------|--------------|
| M     | PASSEGGERO   | CAMBULATORIO | 0      | AUTONOMO      | SI            | 0          | 0           | 0            |
| 0     | 0            | 0            | 0      | 0             | 0             |            |             |              |
| F     | DIP. AEROPOR | ESTERNA      | 0      | 118 B         | NO            |            |             |              |
| 0     | 0            | 0            | 0      | 0             | 0             |            |             |              |
|       | VISITATORE   |              | 0      | 118 M         |               |            |             |              |
|       | 0            |              |        | 0             |               |            |             |              |

MESE DI RIFERIMENTO:



MESE DI RIFERIMENTO:



Soc. di Gestione Aeroporto Civile di Trapani

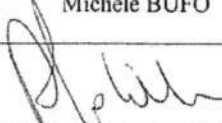
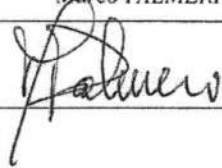
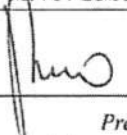
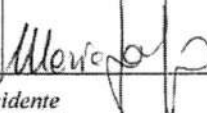
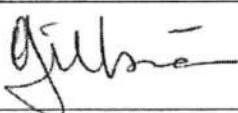
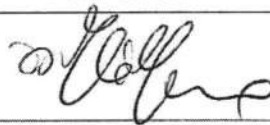


## **ALLEGATO N° 7**

### **Aeroporto Civile di Trapani - Birgi "Vincenzo Florio"**

**Accordo Tecnico  
AIRGEST S.p.A. – 118 SOCCORSO SANITARIO**

**Servizi di Urgenza ed Emergenza Sanitaria  
ed intervento nel caso di attivazione  
Piano di Emergenza Aeroportuale - PEA  
negli orari di chiusura del Terminal dell'Aeroporto Civile  
e/o nei casi di indisponibilità del Servizio Sanitario Aeroportuale**

| Fase         | Data       | AIRGEST S.p.A  | Servizio 118   |
|--------------|------------|--|--|
| Elaborazione | 10/01/2018 | Operational Services Manager<br>Michele BUFO<br>          | Responsabile Centrale<br>Operativa 118<br>Marco PALMERI<br> |
|              |            | Safety Manager<br>M. VIVONA<br>                           | Compliance M.M.<br>M. LONGO<br>                              |
| Approvazione | 05/02/2018 | Presidente ed Accountable Manager<br>Franco GIUDICE<br> | Direttore Centrale Operativa 118<br>Fabio GENCO<br>       |

| REVISIONI |            |             |               |             |      |
|-----------|------------|-------------|---------------|-------------|------|
| N°        | DATA       | DESCRIZIONE | Rif. Paragraf | Rif. Pagina | NOTE |
| Ed. 1     | 05/02/2018 | Redazione   |               |             |      |
|           |            |             |               |             |      |
|           |            |             |               |             |      |
|           |            |             |               |             |      |
|           |            |             |               |             |      |
|           |            |             |               |             |      |



INDICE

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. PREMESSA .....           | 4 |
| 2. SCOPO.....               | 4 |
| 3. RESPONSABILITÀ .....     | 5 |
| 4. MODALITÀ OPERATIVE ..... | 5 |

*[Handwritten signatures]*

## 1. PREMESSA

L'aeroporto di Trapani – Birgi è un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile e per questa sua natura è chiamato ad assicurare, anche durante gli orari di chiusura dell'aerostazione civile, l'attività di voli HEMS – *Helicopter Emergency Medical Service*, voli di stato e aeromobili in emergenza.

La normativa vigente assegna al Gestore aeroportuale il compito di delineare e porre in essere, durante gli orari di attività aeroportuale civile, un Servizio Sanitario Aeroportuale conforme alle disposizioni vigenti in materia; tale servizio deve essere adeguatamente strutturato, in termine di dotazione e mezzi, in funzione del rischio aeronautico nonché della capacità sanitaria offerta dal territorio, avendo cura di mirare alla ottimale integrazione tra servizio sanitario aeroportuale e servizio sanitario pubblico.

Il Gestore Aeroportuale è altresì chiamato a definire ed adottare, in cooperazione con tutti i soggetti coinvolti, uno specifico Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) finalizzato alla indicazione dei compiti e delle azioni che ciascun soggetto coinvolto deve porre in essere al verificarsi di eventi di allarme, emergenza e incidente che dovessero occorrere agli aeromobili e relativi occupanti, anche durante gli orari di chiusura dell'aerostazione.

## 2. SCOPO

Scopo del presente documento è quello di determinare misure di coordinamento ed azioni, tra AIRGEST e Servizio 118, ai fini della fornitura delle attività indicate in premessa durante gli orari di chiusura dell'aerostazione civile e/o di indisponibilità del Servizio Sanitario Aeroportuale.



### 3. RESPONSABILITÀ

#### AIRGEST:

- assicura il supporto ad operazioni HEMS durante gli orari di chiusura del Terminal civile, nelle forme e competenze previste in capo al gestore aeroportuale dalle norme e regolamenti di settore;
- avvisa il servizio 118 nei casi di urgenza ed emergenza sanitaria che riguardino persone a qualsiasi titolo presenti in aeroporto civile durante gli orari di inattività dello scalo;
- avvisa il servizio 118 nei casi previsti dal vigente PEA – Piano di Emergenza Aeroportuale.

#### SOCCORSO SANITARIO 118:

- assicura, su chiamata, il tempestivo intervento per situazioni di urgenza ed assistenza medica a persone comunque presenti in aeroporto civile;
- assicura il tempestivo intervento e le attività assegnate alla propria competenza in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale – PEA in vigore.

### 4 MODALITÀ OPERATIVE

Il Servizio 118 dopo aver ricevuto l'allertamento da parte del personale dell'AIRGEST, tramite sistema HEELP o tramite comunicazione telefonica al numero 118, coordinerà tutte le attività connesse alla propria funzione di emergenza territoriale, assicurando l'assistenza sanitaria con propri mezzi ed uomini.

AIRGEST provvede a garantire l'accesso al Terminal e al lato airside dell'aeroporto anche durante gli orari di chiusura del Terminal; provvede inoltre a realizzare la connessione della sala operativa del Servizio 118 al proprio sistema HEELP di allertamento e gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale mediante l'utilizzo di Smartphone ai numeri **338.2599414** e **339.7510711**.

**PROTOCOLLO D'INTESA**

Tra

**AIRGEST S.p.A., Società di Gestione dell'Aeroporto Civile V. Florio di Trapani**, con sede legale presso lo stesso Aeroporto, Partita IVA 01613650819, in persona del Direttore Generale ed Accountable Manager dr. Michele BUFO, nato a Pomezia (RM), residente a Catania, in Via Celeste n.114,

E

**ASSOCIAZIONE PER L'EMDR IN ITALIA (Eye Movement Desensitization and Reprocessing)** con sede in Varedo (MB) in via Umberto I, 65 in persona del Legale Rappresentante, C. Isabel Fernandez Reveles (Presidente) domiciliata per la carica ove sopra, detta di seguito più brevemente *EMDR Italia*

**PREMESSO CHE**

- *AIRGEST* - è impegnata nel gestire il PEA - Piano di Emergenza Aeroportuale adottato con Ordinanza della Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale dell'ENAC ed il vigente e connesso Piano di Assistenza alle vittime ed i congiunti di incidenti aerei;
- *AIRGEST* nell'ambito delle proprie attività, intende dare assoluta priorità agli aspetti umanitari del servizio svolto con l'obiettivo di intervenire in casi previsti dai suddetti Piani di Emergenza ed Assistenza;
- *EMDR Italia* è fin dalla sua costituzione disponibile e impegnata a promuovere le suddette attività di fruizione dell'aiuto psicologico al fine di favorire il benessere e l'integrazione delle persone vittime di disastri e di eventi critici, nonché la tutela della salute collettiva attraverso l'intervento in tutte le fasi dello stress traumatico.

**TUTTO CIÒ PREMESSO,****SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO APPRESSO:****Art. 1**

Le premesse narrative sono parte integrante e sostanziale del presente protocollo d'intesa.

**Art. 2**

*EMDR Italia* dichiara la propria disponibilità a collaborare con *AIRGEST*, al fine di fornire supporto scientifico e linee guida per la realizzazione di attività di assistenza, aiuto psicologico, psicoterapia, rivolto alle persone esposte a incidenti ed eventi critici

all'interno del contesto aeroportuale, passeggeri, famigliari e personale (soccorritori e dipendenti). Il supporto sarà a carattere volontario e gratuito. L'*AIRGEST* può fare una donazione all'Associazione nel caso in cui abbia la possibilità di farlo.

**Art. 3**

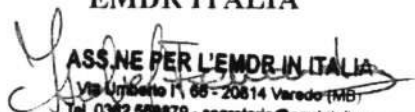
*AIRGEST* si impegna a collaborare per il buon andamento delle attività e s'impegna a fornire, mediante propri operatori qualificati, il necessario supporto logistico e di integrazione del supporto psicologico.

**Art. 4**

Il presente accordo avrà validità per tutta la durata dei Piani di Emergenza ed Assistenza di cui in premessa, comprensivo di proroghe e/o rinnovi e/o ripetizioni.

Letto, confermato e sottoscritto in Trapani, il 29/03/2021.

**EMDR ITALIA**

  
**ASS.NE PER L'EMDR IN ITALIA**  
Via Umberto I, 66 - 20814 Veredo (MB)  
Tel 0342 558879 - [segreteria@emdritalia.it](mailto:segreteria@emdritalia.it)

---

C. Fisc. 91070670152

**AIRGEST S.p.A.**

**Airgest** s.p.a.

**AEROPORTO CIVILE**  
**"V.ze Florio"**

---

91020 TRAPANI BIRGI