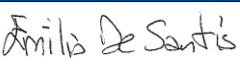
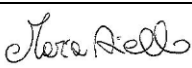
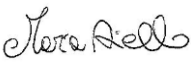
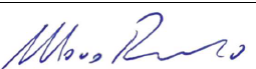


INDICE

0.	Parte Generale	3
0.1	Campo di Applicazione	3
0.2	Scenari ipotizzabili	3
0.3	Stato di crisi	4
0.4	Equipaggiamenti ed infrastrutture disponibili per la gestione delle emergenze	5
0.4.1	Il Centro Operativo per la gestione dell'Emergenza.....	5
0.4.2	Postazione Medica Avanzata (PMA)	5
0.4.3	Strutture Ospedaliere Pubbliche	6
0.4.4	Sistema delle Comunicazioni.....	6
0.4.5	Manutenzione degli equipaggiamenti ed infrastrutture per la gestione delle emergenze.....	6
1	Contatti in caso di Emergenza.....	8
2	Rimozione aeromobile incidentato	8
2.1	Incidente Aereo in area esterna all'aeroporto	9
3	Allarme ed Emergenza Aerea	9
4	Incendio che coinvolge le strutture degli edifici.....	9
4.1	Incendio Terminal passeggeri	9
4.2	Incendio di infrastrutture/edifici di presenti in airside.....	9
5	Allertamento ed Attivazione Emergenza	10
5.1	Varchi di accesso	10
5.2	Modalità di accesso	11
5.3	Modalità di intervento e coordinamento.....	11
6	Atti di sabotaggio e/o minaccia bomba a bordo di un aeromobile oppure all'interno dell'infrastruttura	11
6.1	Atto di sabotaggio	11
6.2	Allarme bomba	12
7	Dirottamento aereo.....	12
8	Altre tipologie di incidenti in aeroporto.....	12
8.1	Fuel spillage	12

8.2	Sversamento non grave	12
8.3	Sversamento grave (superiore a 20 mq)	13
8.4	Incendio.....	15
8.5	Incendio stoccaggio carburante.....	17
8.6	Dangerous Goods, sversamento sostanze pericolose	18
8.7	Cedimento strutturale e inutilizzabilità Terminal	18
8.8	Terremoto.....	19
8.9	Interruzioni di utilities	20
8.10	Piani e procedure Operative per la gestione delle emergenze in aree esterne all'aeroporto	20
9.	Ruoli e responsabilità nell'ambito delle emergenze aeroportuali.....	20
9.1	Enti e principali Organizzazioni e relative responsabilità	21
9.2	Esercitazioni volte a verificare l'adeguatezza del piano di emergenza	23
9.2.1	Esercitazioni su scala totale	24
9.2.2	Esercitazioni su scala parziale.....	24
9.2.3	Table Top Exercises	24
9.2.4	Observer Critique Team	24
10	Allegati	25

Rev.	Data	Natura della Revisione	
00	25/08/2026	Prima emissione	
Redatto		Verificato	Approvato
PH Terminal		Safety Manager	Accountable Manager 
RSO			
PH Manutenzione		Compliance Monitoring Manager	
Security Manager			

0. Parte Generale

L'*Aerodrome Emergency Plan* (AEP) è un documento concepito secondo i principi del Reg. (EU) 139/14 (ADR.OPS. B.005) per fornire indicazioni e modalità operative necessarie alla gestione coordinata degli eventi emergenziali che si possono verificare nell'aerodromo e nelle aree limitrofe, garantendo:

- la sicurezza dei passeggeri, degli utenti e degli operatori aeroportuali;
- la prevenzione degli incidenti, infortuni e danneggiamenti alle infrastrutture aeroportuali;
- la tutela dell'ambiente;
- la continuità operativa dell'aeroporto;
- la corretta gestione delle indagini da parte delle autorità preposte;
- le comunicazioni con i media.

Il Presente Documento costituisce parte integrante del Manuale di Aeroporto Parte E - Sezione 19.

0.1 Campo di Applicazione

1. L'*Aerodrome Emergency Plan* si intende applicabile al sedime aeroportuale riconducibile alle competenze del Gestore come previsto dal Reg. (UE) 139/2014.

Gli eventi di incidente aereo in mare sono gestiti dagli specifici piani di emergenza predisposti dalla Capitaneria di Porto

0.2 Scenari ipotizzabili

Per poter gestire al meglio una situazione di emergenza occorre valutarne la probabilità di accadimento e gli scenari di danno più significativi al fine di individuare la massima esposizione possibile, considerando:

- A. le informazioni storiche relative ad eventi verificatisi presso l'aeroporto;
- B. le informazioni relative ad eventi accaduti in altri aeroporti;
- C. gli indicatori tipici e le valutazioni delle prestazioni di sicurezza dell'attività aeroportuale.

Dalle analisi condotte sono stati ritenuti ipotizzabili, presso lo scalo di Salerno - Pontecagnano, i seguenti scenari:

1. incidente aereo;
2. incendio/scoppio originati da cause accidentali e/o di origine dolosa minacce

- e attentati terroristici;
- 3. catastrofi naturali quali terremoti, eruzioni vulcaniche, alluvioni;
- 4. sversamento/contaminazione di sostanze pericolose quali quelle nucleari, batteriologiche, chimiche e radioattive (NBCR);
- 5. inagibilità di infrastrutture ed aree essenziali per l'operatività aeroportuale;
- 6. interruzione di *utilities* quali energia elettrica, acqua, sistemi di comunicazione, sistemi di protezione incendi ed allarmi;
- 7. sovraffollamento di aree aperte al pubblico.

Gli scenari sopraindicati, dove coinvolti aeromobili, sono commisurati ad operazioni effettuate con aeromobile critico B738 e A321neo.

Tutti gli scenari previsti in questo paragrafo tengono conto dello "*human factor*" (ovvero stanchezza, carico di lavoro, dimensionamento ed altri elementi che possono contribuire alla riduzione del livello di sicurezza). Il fattore "*human factor*" viene periodicamente valutato in sede di esercitazioni parziali e/o full scale al fine di implementare e/o correggere le procedure in essere.

0.3 Stato di crisi

Nell'ambito della gestione delle emergenze, ogni evento viene gestito in funzione del livello di rischio associato secondo le seguenti definizioni:

➤ Stato di Allarme

"Situazione di potenziale pericolo che non costituisce pericolo immediato per persone e beni, agevolmente gestibile con l'impiego di mezzi e risorse interne e per cui non si prevedono ripercussioni su zone attigue all'area interessata".

➤ Stato di Emergenza

"Situazione di pericolo in atto che costituisce pericolo immediato per persone e beni che non si ritiene di poter facilmente controllare con i mezzi e le risorse interne e che può avere ripercussioni su zone attigue all'area interessata".

➤ Stato di Incidente

“Situazione di grave pericolo in atto per persone e beni, a seguito di un incidente, che può essere fronteggiata solo con l’ausilio di risorse esterne e che coinvolge più zone interne con probabile ovvero certa ripercussione anche su aree esterne”.

0.4 Equipaggiamenti ed infrastrutture disponibili per la gestione delle emergenze

0.4.1 Il Centro Operativo per la gestione dell’Emergenza

Il Centro Operativo per la gestione dell’Emergenza (COE) si insedia presso la Sala Crisi della GESAC, ubicata nell’area partenze del Terminal, e coordina l’attività dei soggetti che operano nella gestione dell’emergenza/incidente, fungendo da punto terminale per le richieste di uomini e mezzi che il responsabile dei soccorsi o l’ITG dovesse avanzare.

La sede del COE, sempre fruibile anche ad operativo terminato, è costituita da un locale chiuso adeguatamente attrezzato per le attività di coordinamento.

La Sala, sempre disponibile ed attivabile, è attrezzata in maniera tale da:

- assicurare comunicazioni in tempo reale con tutte le sale previste dal piano di emergenza e con il luogo dell’evento;
- assicurare, attraverso l’ausilio di telecamere, la copertura visiva dell’intera Area di Movimento.

Secondo il tipo di “crisi”, specifiche professionalità e/o rappresentanti di Enti e organizzazioni aeroportuali potranno essere convocati dal COE; pertanto, ogni Ente/Società che opera in aeroporto è tenuto a predisporre una procedura interna per garantire, all’occorrenza, la presenza di un proprio rappresentante titolato ad assumere eventuali decisioni.

Fermo restando la disponibilità di mezzi e attrezzature in dotazione alle Autorità preposte al soccorso, GESAC ha disponibile un veicolo dotato di sistema di comunicazione radio utilizzabile per il coordinamento delle attività previste per la gestione delle emergenze presso il luogo dell’incidente.

0.4.2 Postazione Medica Avanzata (PMA)

Area aeroportuale, sita in Airside, destinata in via continuativa o temporanea al ricovero ed alla stabilizzazione dei feriti.

0.4.3 Strutture Ospedaliere Pubbliche

I presidi ospedalieri presenti nelle vicinanze dell'aeroporto e le strutture più facilmente raggiungibili sono:

- Ospedale di Salerno – San Giovanni di Dio e Ruggi D'Aragona, Via San Leonardo – 15 minuti di percorrenza – distanza: ca. 15 km;
- Ospedale di Battipaglia (SA) – Santa Maria della Speranza, Via Fiorignano n. 1 – 10 minuti di percorrenza – distanza: ca. 15 Km;
- Ospedale di Eboli (SA) – Maria SS. Addolorata, Piazza Scuola Medica Salernitana - 20 minuti di percorrenza – distanza: ca. 20 km.

0.4.4 Sistema delle Comunicazioni

I Sistemi di comunicazione nel caso di emergenza sono costituiti da, apparati radio e telefonici, informatici e sito web, nonché sistemi di amplificazioni sonore / sirene / megafoni per la diffusione in loco dei segnali di emergenza.

GESAC, sulla base degli scenari elaborati e delle conseguenti procedure per la gestione delle emergenze, ha individuato il numero minimo di dispositivi ed i destinatari a cui assegnarli riportandoli in apposito registro costantemente aggiornato.

L'Istruzione Operativa specifica che disciplina la gestione ed il funzionamento dei sistemi radio è la IO EME 114: Gestione eventi Security, ispezioni, verifiche e comunicazioni Control Room – QSR, ove sono descritte le modalità di verifica quotidiana degli apparati radio dedicati alle emergenze, di registrazione delle risultanze, nonché di segnalazioni relative ad eventuali anomalie.

0.4.5 Manutenzione degli equipaggiamenti ed infrastrutture per la gestione delle emergenze

Gli equipaggiamenti da utilizzare in caso di emergenza nonché gli utilizzatori ed i controlli di funzionamento ordinario, così come definiti nell'ambito del PEA, sono descritti nella tabella seguente:

Equipaggiamento/Infrastruttura		Utilizzatore / responsabile della verifica di funzionamento	Resp. della Manutenzione	Frequenza di controllo/ verifica della funzionalità
Sistema di comunicazione acustico -luminoso	ENAV VV.F, Apron Control/Control Room Presidio Sanitario apt	ENAV	GESAC/ ENAV	giornaliera
Sistema di telefonia PUNTO-PUNTO	ENAV Apron Control/Control Room, VV.F	ENAV	GESAC/ENAV	giornaliera
Sistema di comunicazione radio		Apron Control/Control Room GESAC	GESAC	giornaliera
Sistema di telefonia punto-punto COE		GESAC	GESAC	quindicinale
Locale per Postazione Medica Avanzata (Primo Soccorso)		Presidio Sanitario Aeroportuale	GESAC	quindicinale
Scorta Intangibile		Presidio Sanitario Aeroportuale	Presidio Sanitario Aeroportuale	trimestrale
Materiale di allestimento sale di assistenza		GESAC	GESAC	mensile
Edificio del Distaccamento VV.F.		VV.F.	GESAC	giornaliera
Serbatoio di riserva idrica VV.F.		VV.F.	GESAC	giornaliera
Impianto antincendio a servizio dell'Aeroporto		GESAC	GESAC	settimanale, mensile, semestrale, annuale
Gruppi elettrogeni		GESAC	GESAC	Settimanale
Posto di Comando Mobile		GESAC	GESAC	giornaliera
Sala Crisi (compreso apparati ed attrezzature)		GESAC	GESAC	quindicinale

1 Contatti in caso di Emergenza

La lista dei contatti è allegata al presente documento, sub allegato *“Allegato 4: Elenco telefonico _ Piano di Emergenza Aeroportuale - Incidente aereo”*.

Incidente di volo in aeroporto o immediate vicinanze Gli incidenti possono essere catalogati in relazione al luogo ove essi avvengono:

1. Incidente nel sedime aeroportuale o aree adiacenti (“Stato di INCIDENTE”) pubblicate sulla Grid Map (Allegato 1 del PEA);
2. Incidente su terra fuori dall’area pubblicata sulla Grid Map: Incidente di volo che si verifica in località terrestri che trovasi oltre il raggio d’impiego utile dei mezzi di soccorso aeroportuali.
3. Incidente in mare: Per tal evento si applicano gli specifici Piani previsti dal Corpo delle Capitanerie di Porto.
4. Incidente in località non individuata sia sulla terra ferma sia in mare.

Per incidente di volo in aeroporto o immediate vicinanze s’intende l’incidente verificatosi entro il perimetro aeroportuale o a ridosso della recinzione aeroportuale; si intende con il termine “immediate vicinanze” il raggio d’impiego utile dei mezzi di soccorso aeroportuali.

In tale contesto è da sottolineare che all’esterno delle aree sopra definite, l’intervento di soccorso è assicurato dagli Enti territoriali preposti e organizzati per gli interventi di soccorso.

Per la gestione dello scenario di incidente aereo, si rimanda al *“Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) - Incidente aereo”*, allegato al presente documento.

2 Rimozione aeromobile incidentato

Si rimanda alla Sezione 21 Parte E del Manuale di aeroporto.

2.1 Incidente Aereo in area esterna all'aeroporto

In caso di incidente aereo di un aeromobile che effettua movimento con origine/destinazione Salerno - Pontecagnano e che sia coinvolto in un incidente su aree fuori della competenza aeroportuale, il Gestore attiva in ogni caso le sale e le infrastrutture utili all'accoglienza ed assistenza di familiari delle vittime.

I piani di cui al presente paragrafo sono realizzati e distribuiti dalle Autorità preposte.

3 Allarme ed Emergenza Aerea

Per la gestione del presente scenario, si rimanda al *"Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) – Incidente aereo"* allegato al presente documento.

4 Incendio che coinvolge le strutture degli edifici

In caso di incendio che coinvolge gli edifici interni al sedime aeroportuale, l'intervento di soccorso e spegnimento è effettuato dai Vigili del Fuoco che possono anche revocare l'agibilità qualora reputassero compromessa la stabilità della struttura.

In considerazione della particolarità di alcuni edifici presenti nel sedime aeroportuale, dove sono presenti passeggeri, GESAC ha elaborato specifici piani di emergenza ~~per ciascuno degli edifici~~ come di seguito riportato.

4.1 Incendio Terminal passeggeri

Per la gestione del presente scenario, si rimanda al Piano PL EME 001 Piano di emergenza ed evacuazione QSR allegato al presente documento.

4.2 Incendio di infrastrutture/edifici di presenti in airside

La gestione degli incendi che interessano le infrastrutture/edifici in airside, condotte da terze parti, è demandata ai Vigili del Fuoco Comando Provinciale (tel.115) - che saranno tenuti per l'accesso in airside, al rispetto di quanto disciplinato in materia di Security dalla Procedura Aeroportuale SEC 117.

5 Allertamento ed Attivazione Emergenza

Chiunque rilevi una situazione di Emergenza con incendio conclamato, non fronteggiabile con mezzi e risorse proprie e che di fatto necessita dell'intervento dei Vigili del Fuoco deve attivare il nr. telefonico 115.

Affinché si possano attivare i piani e le procedure coordinate, dovrà essere altresì allertata la Apron Control/Control Room del Gestore (0828.354302) secondo le modalità e per quanto previsto dal RdS e MdA:

- fornendo le proprie generalità
- descrivendo l'esatta posizione nella quale ha rilevato la situazione di pericolo e tutti i dettagli che si sono potuti evincere circa la natura dell'evento rilevato.

Le informazioni da fornire ai Vigili del Fuoco e da comunicare comunque alla Apron Control/Control Room sono:

- Nome e cognome;
- Luogo/ area da dove si chiama;
- Motivo della segnalazione;
- Descrizione dell'evento;
- attività che si svolge nel luogo interessato dall'incendio e che comunque viene svolta nelle proprie aree;
- Segnalazione circa un eventuale coinvolgimento di cose e/o persone;
- Altri soccorsi anche sanitari già allertati e/o necessari.

5.1 Varchi di accesso

I varchi di accesso utilizzabili per l'intervento sono di seguito indicati:

- a. Varco passeggeri/staff: posto all'interno del Terminal Passeggeri
- b. Varco Carraio: posto sulla strada nelle adiacenze del Terminal Passeggeri – Varco Prioritario;

- c. Varco Cannello Emergenza CE01: posto in Via Lago Carezza nei pressi di RWY 05 – Varco Sussidiario, da utilizzare in alternativa al Varco Prioritario in caso di indisponibilità di quest'ultimo.

A seguito di allertamento e in base all'area interessata dall'evento, l'operatore Apron Control/Control Room valuta la possibilità di utilizzare i varchi sopra indicati; nel caso di indisponibilità di uno di essi, procede ad allertare il personale Security per l'apertura/presidio.

L'operatore Apron Control/Control Room comunicherà a VV.F. l'eventuale indisponibilità di uno dei varchi di accesso.

5.2 Modalità di accesso

In caso di emergenza e attivazione dei VVF - 115, il personale Security del gestore, allertato dal Security Duty Officer o dal Security Supervisor, si predisporrà presso i varchi interessati per agevolare l'accesso all'Area Interna Aeroportuale (PCAS in termini di Security), al fine di consentire, nel rispetto della SEC 117, l'ingresso di mezzi e personale dei soccorsi esterni che raggiungono l'infrastruttura interessata dall'incendio, scortati dal personale Airfield secondo quanto previsto.

5.3 Modalità di intervento e coordinamento

I titolari delle infrastrutture devono assicurare ed attuare nei modi e nei tempi previsti, quanto disciplinato dai propri piani di emergenza, elaborati nel rispetto delle norme vigenti in materia ed in aderenza alle indicazioni del Regolamento di Scalo e/o Manuale di Aeroporto. Il Gestore assicura le attività di coordinamento di propria competenza, nonché i flussi informativi previsti verso Enti e soggetti terzi anche sulla base delle indicazioni fornite dai VV.F. intervenuti.

6 Atti di sabotaggio e/o minaccia bomba a bordo di un aeromobile oppure all'interno dell'infrastruttura

6.1 Atto di sabotaggio

La gestione del presente scenario è normata dai piani di seguito riportati appositamente redatti e messi in atto dalla Autorità di Pubblica Sicurezza:

- Programma di Sicurezza Aeroportuale; - Capitolo 12; Piani specifici delle Autorità competenti (Piano Leonardo da Vinci).

6.2 Allarme bomba

La gestione del presente scenario è normata dai piani di seguito riportati appositamente redatti e messi in atto dalla Autorità di Pubblica Sicurezza:

- Programma di Sicurezza Aeroportuale - Capitolo 12;
- Piani specifici delle Autorità competenti (Piano Leonardo da Vinci).

7 Dirottamento aereo

La gestione del presente scenario è normata dai piani di seguito riportati appositamente redatti e messi in atto dalla Autorità di Pubblica Sicurezza:

- Programma di Sicurezza Aeroportuale; - Capitolo 12;
- piani specifici delle Autorità competenti (Piano Leonardo da Vinci).

8 Altre tipologie di incidenti in aeroporto

8.1 Fuel spillage

Qualsiasi addetto impegnato nelle operazioni di assistenza sottobordo che rileva uno sversamento ne dà immediata comunicazione al Responsabile del rifornimento, all'Handler Rifornitore, all'Agente di Rampa e alla Apron Control/Control Room del Gestore

8.2 Sversamento non grave

Handler Rifornitore

Nel caso di uno sversamento non grave **l'Operatore al Rifornimento:**

1. interrompe immediatamente il rifornimento;
2. attiva le misure di sicurezza e di primo intervento previste dalle proprie procedure operative;
3. valuta la necessità di allontanare l'autocisterna.

Operatore Aereo

Il Responsabile del Rifornimento, in base alle informazioni ricevute:

1. valuta se lo sversamento è da intendersi non grave;
2. decide se sussistono le condizioni di sospendere le operazioni di imbarco

passaggeri;

3. allerta i componenti dell'equipaggio in previsione di un'eventuale necessità di evacuazione e ad emergenza conclusa autorizza il ripristino delle operazioni.

Ground Handler

L'Agente di Rampa:

1. comunica l'evento occorso alla Apron Control/Control Room del Gestore
2. nel caso in cui fossero presenti mezzi operanti nei pressi dello sversamento, predispone l'allontanamento e/o lo spegnimento degli stessi.

Gestore (GESAC)

L'Apron Control/Control Room:

1. informa, via telefono i Vigili del Fuoco del Distaccamento Aeroportuale circa l'avvenuto sversamento specificando da ritenersi "*non grave*";
2. si attiva con l'Airfield Inspector per la gestione dell'evento di sversamento qualora non vi abbia già provveduto l'Handler Rifornitore, predisponendo uomini, attrezzature e risorse per l'assorbimento dei liquidi sversati.

8.3 Sversamento grave (superiore a 20 mq)

Handler Rifornitore

Nel caso di uno sversamento grave **l'Operatore al Rifornimento:**

1. interrompe immediatamente il rifornimento;
2. attiva le misure di sicurezza e di primo intervento previste dalle proprie procedure operative;
3. valuta la necessità di allontanare l'autocisterna.

Operatore aereo

Il Responsabile del Rifornimento, in base alle informazioni ricevute:

1. valuta la gravità dello sversamento;
2. sospende le operazioni di imbarco passeggeri;
3. allerta i componenti dell'equipaggio in merito alla necessità di evacuazione;
4. l'equipaggio presente a bordo avvisa immediatamente la TWR (ENAV), tramite

frequenza VHF, dichiarando:

"REQUEST FIRE BRIGADE ASSISTANCE DUE TO FUEL SPILL," e, successivamente, specifica:

- a. numero del volo;
 - b. tipo aeromobile;
 - c. numero della piazzola.
5. in caso di presenza di passeggeri imbarcati provvede ad avviare l'evacuazione dell'aeromobile.

Torre di Controllo (TWR)

1. attiva immediatamente via telefono punto – punto i VVF;
2. resta in ascolto radio per eventuali ulteriori comunicazioni.

Vigili del Fuoco

Giunti sul posto:

1. attuano le misure necessarie per prevenire l'innescò dello sversamento attraverso opportune misure cautelative;
2. coordinano le attività di bonifica dell'area interessata;
3. dichiarano la messa in sicurezza dell'area, a fine intervento, autorizzando la ripresa delle operazioni.

Ground Handler

L'Agente di Rampa:

1. comunica l'evento occorso alla Apron Control/Control Room del Gestore dispone che eventuali motori (di attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e successivamente disattivati;
2. allontana le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico;
3. provvede, coadiuvato dall'Airfield Operations, all'allontanamento dei passeggeri ed operatori verso il punto di raccolta più vicino.

Gestore (GESAC)**La Apron Control/Control Room**

1. informa, via telefono, i VVF del Distaccamento Aeroportuale circa l'entità presunta/area interessata dallo sversamento;
2. Informa il Post Holder Area Movimento e Safety Manager
3. valuta la necessità di procedere con eventuali modifiche all'assegnazione stand;
4. informa la TWR dell'avvenuta fine delle operazioni di messa in sicurezza dell'area.

L'Airfield Inspector:

5. coadiuva le operazioni relative all'allontanamento passeggeri verso il punto di raccolta più vicino;
6. si attiva per la gestione dell'evento di sversamento (qualora non vi abbia già provveduto l'Handler rifornitore) predisponendo uomini, attrezzature e risorse per l'assorbimento dei liquidi sversati.

8.4 Incendio

Qualsiasi addetto impegnato nelle operazioni di assistenza sottobordo che rileva un principio di incendio, ne dà immediata comunicazione ai Vigili del Fuoco, al Responsabile del rifornimento, all'Handler rifornitore, all'Agente di Rampa e alla Apron Control/Control Room del Gestore

Handler Rifornitore

In caso di incendio **l'Operatore al Rifornimento:**

1. interrompe immediatamente il rifornimento;
2. allontana l'autocisterna;
3. attiva le misure di sicurezza e di primo intervento previste dal proprio piano.

Operatore aereo

Il Responsabile del rifornimento, in base alle informazioni ricevute:

1. sospende le operazioni di imbarco passeggeri;
2. allerta i componenti dell'equipaggio in merito alla necessità di evacuazione;
3. L'equipaggio presente a bordo avvisa immediatamente la TWR, tramite frequenza VHF, dell'incidente in atto, dichiarando: "MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY, FIRE DURING REFUELLING" e successivamente specificando:
 - a. numero del volo;
 - b. tipo di aeromobile;
 - c. numero della piazzola.
4. attiva le proprie procedure di evacuazione.

Torre di Controllo (TWR)

Applicando il Piano di Emergenza Aeroportuale vigente sullo scalo, immediatamente attiva lo stato di incidente.

Vigili del Fuoco

Garantendo i tempi di intervento, giunti sul posto:

1. attuano le misure necessarie per estinguere l'incendio e limitarne la propagazione e mettere in sicurezza l'area;
2. coordinano le operazioni di bonifica al termine dell'incidente;
3. dichiarano la fine dello stato di incidente ed autorizza le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni.

Ground Handler

L'Agente di Rampa, coadiuvato dalla squadra di emergenza:

1. provvede all'allontanamento dei passeggeri ed operatori verso il punto di raccolta più vicino;
2. allontana le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico;
3. dispone che eventuali motori (di attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal

carburante siano allontanati e successivamente disattivati;

4. concorre, nelle more dell'intervento dei Vigili del Fuoco alla gestione dell'incidente attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili in piazzola, qualora le circostanze lo consentano.

Gestore (GESAC)

La Apron Control/Control Room

1. Informa il Post Holder Area Movimento e Safety Manager
2. si attiva per quanto previsto dal "Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) – Incidente aereo";
3. attiva l'evacuazione delle aree del Terminal potenzialmente a rischio se contigue alla zona in cui è in corso l'incendio.
4. informa la TWR dell'avvenuta fine delle operazioni di messa in sicurezza dell'area.

L'Airfield Inspector:

5. coadiuva le operazioni relative all'allontanamento passeggeri verso il punto di raccolta più vicino;
6. al termine dell'incidente, procede con ispezione e dichiarazione di agibilità dell'infrastruttura

Torre di Controllo (TWR)

Ricevuta la comunicazione dalla Apron Control/Control Room della fine dello stato di incidente con la conferma del ripristino della disponibilità/agibilità delle infrastrutture, comunica via radio la fine dello stato di incidente ed il ripristino delle normali operazioni.

8.5 Incendio stoccaggio carburante

Nel caso di situazioni di potenziale pericolo dovute a principio di incendio o anche per perdite e/o spargimento carburante è fatto obbligo alle società di rifornimento carburante per aeromobili, di:

- attivare prontamente i VVF al numero telefonico 115;

- attivare il locale presidio dei VVF aeroportuale;
- segnalare tempestivamente l'evento alla Apron Control/Control Room del Gestore:
- - Apron Control/Control Room assicurare che il proprio personale sia:
 - debitamente formato;
 - addestrato;
 - organizzato per il primo intervento e la gestione delle emergenze.
- predisporre quanto previsto dai propri piani di emergenza;
 - impiegare i mezzi e le dotazioni disponibili sui mezzi ed in loco quali:
 - estintori;
 - impianti di spegnimento fissi (per le baie di carico);
 - kit per l'assorbimento delle perdite e spandimenti.
- coordinarsi con il personale Airfield Operations (precedentemente allertato dalla Apron Control/Control Room) ed, per assicurare la migliore ed efficace gestione dell'emergenza in linea con le procedure applicabili del Manuale di Aeroporto in termini di:
 - delimitazione delle aree;
 - sospensione delle attività;
 - predisposizione dei percorsi di emergenza/assistenza medica/soccorsi esterni.

8.6 Dangerous Goods, sversamento sostanze pericolose

Chiunque produca perdite o spandimenti di liquidi pericolosi, deve procedere al loro efficace contenimento, evitando che vengano immessi in rete fognaria operando secondo quanto previsto dalla procedura ENV 103 – “Perdite e spandimenti - QSR”.

8.7 Cedimento strutturale e inutilizzabilità Terminal

La gestione dell'Emergenza per eventi di cedimento strutturale e, inutilizzabilità può comportare la evacuazione del Terminal secondo il Piano PL EME 001 Piano di emergenza ed evacuazione QSR allegato al presente documento.

8.8 Terremoto

Al fine di un adeguato approntamento delle azioni per la gestione di eventuali terremoti sono di seguito riportate le attività preventive (informazione) e quelle legate alla gestione dell'evento citato.

❖ *Informazione preventiva*

Tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale sono tenuti a:

- conoscere il piano di emergenza e di evacuazione;
- conoscere i luoghi sicuri più vicini alla zona in cui ci si trova per raggiungerli velocemente;
- conoscere bene l'edificio, conoscere percorsi di uscita e vie di esodo;
- conoscere l'importanza di un buon comportamento collettivo.

❖ *Durante un evento sismico*

- mantenere la calma;
- non accendere fiammiferi o candele anche se si è al buio;
- non utilizzare scale e/o ascensori.

❖ *Dopo l'evento sismico*

- aprire porte e finestre se si sente odore di gas.

➤ Se si è all'interno dell'edificio

- non precipitarsi all'esterno;
- cercare il posto più sicuro nel luogo in cui ci si trova;
- collocarsi in vicinanza dei punti più "solidi" dell'edificio: pareti portanti, architravi, vani delle porte e angoli;
- tenersi lontano da oggetti ed elementi, la cui caduta possa procurare grave danno: vetri, impianti elettrici volanti ecc.;
- trovare riparo mettendosi sotto banchi, scrivanie, i tavoli o ogni altro elemento robusto, capace di attutire eventuali colpi da caduta di oggetti o elementi infrastrutturali.

➤ Lasciando l'edificio a seguito dell'evento sismico

- prestare molta attenzione a tutto ciò che può ancora cadere, agli oggetti taglienti che si possono trovare a terra;
- aiutare i feriti e i disabili;
- raggiungere il luogo sicuro all'esterno allontanandosi da cornicioni, grondaie, linee elettriche.

➤ Dopo aver lasciato l'edificio a seguito dell'evento sismico

- non intralciare i soccorsi, non usare l'auto e il telefono;
- non rientrare nell'edificio se non autorizzati.

➤ Se si è all'esterno dell'edificio

- allontanarsi da cornicioni, grondaie, linee elettriche e raggiungere spazi aperti il più distante possibile dagli edifici.

8.9 Interruzioni di utilities

L'interruzione di *utilities* quali energia elettrica, acqua, sistemi di comunicazione, sistemi di protezione incendi ed allarmi sono trattati all'interno della specifica istruzione operativa IO TER 101 Gestione Disruption Aeroportuali QSR.

8.10 Piani e procedure Operative per la gestione delle emergenze in aree esterne all'aeroporto

Per quanto riguarda eventi diversi dall'incidente aereo ed altri che non abbiano ripercussioni dirette sullo scalo quali: eruzioni vulcaniche, alluvioni, ecc. si rimanda riferimento alla Pianificazione delle Emergenza delle Autorità preposte.

9. Ruoli e responsabilità nell'ambito delle emergenze aeroportuali

Tutti coloro che sono coinvolti nella gestione della emergenza devono conoscere le azioni di propria competenza (anche attraverso la prevista attività di formazione), partecipare alle esercitazioni periodiche, tenere sempre disponibile le procedure e le regolamentazioni previste

per una pronta consultazione.

I singoli Responsabili delle Società/Enti devono assicurare un Refresher Training sistematico relativo ai piani e/o specifiche procedure di emergenza.

Chiunque percepisca situazioni di pericolo, emergenze, eventi incidentali che possano determinare pericoli per persone e/o cose deve avvisare tempestivamente GESAC secondo quanto disciplinato dalle procedure aeroportuali/ordinanze e dal sistema di gestione delle emergenze.

9.1 Enti e principali Organizzazioni e relative responsabilità

- **ENAC Direzione Territoriale Campania:** assicura l'informazione di uffici di Governo (Prefettura), sale operative di Protezione Civile ed enti locali competenti per il territorio e mantiene i rapporti con i media.

In caso di necessità, ordina che personale e/o mezzi che si trovano in aeroporto, vengano precettati per la gestione dei soccorsi.

Il referente ENAC (in sede o reperibile), in caso di incidente inoltre adotta i provvedimenti del caso di natura aeronautica, quali ad esempio chiusura, limitazioni, apertura aeroporto ecc. e garantisce la collaborazione con l'Autorità Giudiziaria e con l'ANSV. *Il coordinamento del COE è del direttore ENAC - Direzione Territoriale Campania o suo delegato.*

- **ENAC Direzione Territoriale Campania:** al fine della certificazione aeroportuale ai sensi del Regolamento UE 139/2014 verifica l'adeguatezza dell'organizzazione del Gestore e delle infrastrutture.
- **GESAC:** assicura il coordinamento generale delle operazioni mettendo a disposizione dei soccorsi le risorse, mezzi ed infrastrutture di sua competenza, ivi compresi i locali e le attrezzature del "Centro Operativo di Emergenza" ed il personale che ne cura la gestione operativa.

Nelle more dell'intervento della Direzione Aeroportuale ENAC, GESAC assicura:

1. il coordinamento delle attività di tutti i soggetti presenti, cooperando con i soggetti pubblici ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il Piano stesso assegna loro;

2. ordina che personale e/o mezzi che si trovano in aeroporto, vengano precettati per la gestione dei soccorsi in applicazione agli articoli 705 e 726 del CdN.

- **ENAV:** anche nei casi applicabili dagli scenari emergenziali, provvede alla fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nell'area di traffico aeroportuale.

Attiva gli stati di allarme, emergenza e incidente previste dal PEA e comunica tutte le informazioni utili alla gestione dell'evento, provvedendo agli allertamenti come previsto dalla circolare ENAC EAL10 per la gestione delle emergenze sanitarie.

- **Capitaneria di Porto:** Organismo preposto ad ogni tipo di soccorso marittimo, che viene allertato da ENAV (Torre di controllo) negli scenari che coinvolgono aeromobili con possibile impatto a mare.

Non riveste alcun ruolo operativo nella gestione delle Emergenze Aeroportuali.

- **Vigili del Fuoco:** assicurano la gestione tecnica ed operativa degli interventi di soccorso, salvataggio ed antincendio (ivi incluso eventuali danneggiamenti alle strutture degli edifici), secondo quanto previsto dall'Allegato IV, capo B, (parte ADR OPS) del Regolamento (UE) n. 139/2014.

Il Distaccamento Aeroportuale (Categoria Antincendio ICAO pari alla classe 7) può essere supportato anche dalle squadre provenienti dal Comando Provinciale, **SSA (Servizio Sanitario Aeroportuale)**: presso lo scalo è disponibile un servizio sanitario aeroportuale che ha il compito, in caso di emergenza, di assicurare il primo intervento e supportare il servizio 118 per i soccorsi.

Tale servizio è garantito da un presidio sanitario attivo in Terminal, H18 per l'intero anno. Il servizio è assicurato dal Gestore (per il tramite di terzi, aggiudicatari di apposita gara) con le seguenti risorse ed infrastrutture:

- Presidio Sanitario aeroportuale: locale adibito al primo intervento, sito all'interno dell'aerostazione;
- Postazione Medica Avanzata: locale adibito al primo intervento in caso di incidente aereo sito in airside;
- Scorta intangibile: lo scalo è dotato di scorte sanitarie in misura proporzionata alla categoria dell'aeroporto, custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego in caso di soccorso sanitario per la gestione delle maxi-emergenze;

- Staff (requisiti minimi): una squadra costituita da 1 medico, 1 infermiere, 1 autista soccorritore H 18.
 - Ambulanze: n°1 ambulanza tipo A (unità mobile rianimativa), presente in *airside*. **Servizio 118 (Servizio Sanitario Nazionale)**: provvede alle operazioni di primo soccorso in supporto al SSA.
 - **ASL**: Ente che provvede all'assistenza, anche psicologica, degli illesi, nonché all'assistenza ai familiari per il riconoscimento delle salme.
 - **Forze dell'Ordine**: Polizia di Stato ed Enti di Stato deputati, a funzioni di presidio, sicurezza e gestione ordine pubblico nelle aree aeroportuali.
 - **Polizia Locale**: assicura la gestione del traffico all'esterno dell'aeroporto in situazioni di emergenza, ed agevola il transito dei mezzi di soccorso ai varchi doganali.
 - **USMAF**: Ente che assicura l'attività medico-legale connessa al recupero/gestione delle salme. Autorità sanitaria con il compito di prevenire il rischio di importazione di malattie infettive e diffuse, legato ai movimenti di persone e velivoli.
- È inoltre la struttura Responsabile della gestione tecnica dell'emergenza sanitaria
- Compagnie aeree**: mettono a disposizione risorse ed informazioni che possano essere utili nella gestione dell'emergenza e del soccorso, tramite il loro rappresentante (o in assenza il suo Handler di riferimento).
- **Handler**: mettono a disposizione risorse, mezzi, informazioni che possano essere utili nella gestione dell'emergenza e del soccorso.

È inoltre onere della Compagnia aerea/Esercente provvedere ad una celere rimozione di un proprio velivolo incidentato dall'area di movimento dell'aeroporto, ottenute le dovute autorizzazioni delle autorità competenti.

9.2 Esercitazioni volte a verificare l'adeguatezza del piano di emergenza

Le esercitazioni su scala totale coinvolgono tutti gli Enti di Soccorso coinvolti e consentono di verificare la validità complessiva di un Piano.

La maggior parte delle esercitazioni si svolge nelle aree dove possono verificarsi incidenti con maggiore probabilità: pista, strip, RESA, ma ulteriori esercitazioni sono altresì valutate anche in

considerazione di eventuali scenari derivanti da incidenti esterni alle aree di competenza ovvero esterne al sedime.

A tutte le esercitazioni farà seguito un debriefing con gli Enti coinvolti per definire e valutare i risultati dell'esercitazione in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate. Sarà cura dei singoli Enti attuare le azioni correttive ritenute necessarie a causa delle carenze riscontrate. Il Gestore proporrà ad ENAC eventuali azioni correttive per valutazioni conseguenti e per eventuale revisione del Piano.

9.2.1 Esercitazioni su scala totale

Con cadenza annuale è previsto lo svolgimento di una esercitazione totale (*Full scale*) per incidente Aereo, nonché quella che coinvolge le infrastrutture del Terminal.

9.2.2 Esercitazioni su scala parziale

Al fine di assicurare che ogni deviazione rilevata durante una esercitazione totale sia idoneamente corretta sono previste esercitazioni parziali che prevedono il coinvolgimento di almeno una organizzazione quale ad esempio VVF e/o SSA.

Le esercitazioni su scala parziale sono previste inoltre sia per valutare modifiche del Piano, sia per verificare l'adeguatezza di eventuali azioni correttive intraprese, o anche possono essere utili per addestrare nuovo personale, valutare l'adeguatezza di nuove attrezzature, di mezzi o anche di infrastrutture.

9.2.3 Table Top Exercises

Sono previste anche dei momenti di esercitazione al "tavolo", cosiddette *Table Top Exercises*, a cadenza prestabilita nell'ambito del Piano di esercitazione aeroportuale, da svolgersi con gli operatori ed Enti interessati e finalizzate alla verifica di una puntuale e corretta comprensione dei ruoli e delle procedure.

Tali modalità di esercitazione sono utilizzate anche per testare nuove procedure o aggiornamenti, ovvero in preparazione delle esercitazioni a più vasto impatto.

9.2.4 Observer Critique Team

Durante le esercitazioni sono individuati apposite risorse con compiti di osservatori (observer critique team) individuati tra il personale esperto e competente in materia, con il compito di

osservare le specifiche attività previste dalla esercitazione, per verificare le varie fasi dell'esercitazione, nonché le prestazioni (allertamenti, tempi d'intervento, etc.) dei soggetti deputati al soccorso e all'assistenza, predisponendo appositi report, funzionali alla valutazione dei risultati delle esercitazioni svolte.

10 Allegati

ID allegato	TITOLO	SIGLA	DATA
AEP01	Piano di Emergenza Aeroportuale per Incidente aereo • <u>Sub-allegato 1</u>: Aerodrome Grid Map • <u>Sub-allegato 2</u>: Surroundings – grid map • <u>Sub-allegato 3</u>: Piano assistenza vittime e familiari • <u>Sub-allegato 3.1</u>: Sale assistenza Terminal • <u>Sub-allegato 3.2</u>: Sale assistenza airfield • <u>Sub-allegato 3.3</u>: Form registrazione _ITA • <u>Sub-allegato 3.4</u>: Form registrazione _ENG • <u>Sub-allegato 4</u>: Elenco telefonico • <u>Sub-allegato 5</u>: Dotazioni	Ordinanza ENAC	
AEP002	Perdite e spandimenti - QSR	ENV 103	20/05/2025
AEP003	Gestione Disruption Terminal - QSR	IO TER 101	01/03/2025
AEP004	Piano di emergenza ed evacuazione – QSR	PL EME 01 Rev 03	10/07/2026