



AEROPORTO di MILANO MALPENSA



PIANO di EMERGENZA AERONAUTICA

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA	Foglio Firme
---	---	--------------

All. 1 Cap 19 Manuale di Aeroporto, PEA

Safety Manager Marco Maderna	
Operations Manager Davide Pisoni	

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA	SOMMARIO
---------------------------------	-----------------------------------	-----------------

SOMMARIO

MATRICE DELLE REVISIONI	6
LISTA DI DISTRIBUZIONE	6
RIFERIMENTI NORMATIVI	7
DEFINIZIONI	8
ACRONIMI.....	12
STRUTTURE DEDICATE ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE.....	13
Parte 1.....	19
Disposizioni Generali.....	19
1.1 PREMESSA	20
1.2 DESCRIZIONE INFRASTRUTTURE DELL'AEROPORTO E TIPOLOGIE DI OPERAZIONI 21	
1.3 SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE	24
1.4 RESPONSABILITA', RUOLI E FUNZIONI DEI SOGGETTI COINVOLTI	25
1.5 AEC, COE, PCA, TEAM DI CONTATTO E OCT: CARATTERISTICHE E FUNZIONI	27
1.6 ARMONIZZAZIONE DEL PEA CON ALTRE EMERGENZE	34
1.7 COORDINAMENTO ED INTERFACCIA CON IL PIANO LEONARDO DA VINCI	35
1.8 SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO - TAM TAM	35
1.9 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE	38
1.10 EVENTI PREVISTI	39
1.11 GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE.....	39
1.11.1 AVVIO DEGLI STATI DI ALLARME, EMERGENZA, INCIDENTE	39
1.12 GESTIONE DELLO STATO DI EMERGENZA AERONAUTICA NEL PERIODO DI INTERVENTO DI RIQUALIFICA DELLA PISTA DI VOLO 35L/17R – CONTESTO DELL'INTERVENTO	40
1.13 MODALITA' DI UTILIZZO DELLE FREQUENZE RADIO.....	46
1.13.1 MAPPE RETICOLARI	48
1.13.2 INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO in caso di INCIDENTE E COORDINAMENTO	48
1.14 TEMPO DI RISPOSTA DEL SERVIZIO DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO	49
1.15 ACCESSO E MOVIMENTO DEI MEZZI DI SOCCORSO IN AREA DI MANOVRA.....	49
1.15.1 ACCESSO IN AIRSIDE E PUNTO DI RADUNO PER I MEZZI DI SOCCORSO.....	50
1.15.2 COORDINAMENTO DEI SOCCORSI SANITARI IN CASO DI INCIDENTE AEREO	51
1.15.3 AREE DI PRIMO SOCCORSO	51
1.15.4 AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME	52
1.15.5 CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO	52
1.15.6 OPERAZIONI SUI PIAZZALI.....	52
1.15.7 CHIUSURA DEGLI STATI DI ALLARME E/O EMERGENZA	53

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA	SOMMARIO
---------------------------------	-----------------------------------	----------

PARTE 2	54
Verifica ed Aggiornamento del Piano	54
2.1 STESURA, GESTIONE ED AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA (PEA)	55
2.2 SIMULAZIONI FULL SCALE E RUOLO DELL'AERODROME EMERGENCY COMMITTEE (AEC) 56	
2.3 SIMULAZIONI	57
2.4 PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE SIMULAZIONI	59
2.5 DE-BRIEFING	59
2.6 AGGIORNAMENTI	60
PARTE 3	61
Piano di assistenza alle vittime di incidenti e ai loro familiari	61
3.1 INTRODUZIONE AL PIANO DI ASSISTENZA	62
3.2 SALE DI ASSISTENZA	62
3.2.1 SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO	63
3.2.2 SALA ASSISTENZA PASSEGGERI (Survivor Reception Centre)	63
3.2.3 SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI (Friends and Relatives Reception Centre)	64
3.2.4 SALA DI RICONGIUNGIMENTO (Reunion Area)	64
3.2.5 SALA ASSISTENZA MEMBRI D'EQUIPAGGIO	65
3.2.6 EPIC - TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)	65
3.3 FORMAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DEL PERSONALE	65
3.4 STATION EMERGENCY RESPONSE PLAN (SERP) DEL VETTORE	66
3.5 INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA	66
3.6 TERZE PARTI	67
3.7 ALLERTAMENTO DEL PERSONALE DEL GESTORE	67
Parte 4	68
Adempimenti	68
4.1 STATO DI ALLARME	69
4.1.1 TORRE DI CONTROLLO	70
4.1.1.1 La Torre di Controllo	70
4.1.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE VIGILI DEL FUOCO	71
4.1.3 AIRPORT DUTY MANAGER – SEA	72
4.1.4 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES	73
4.1.5 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO	74
4.1.6 FORZE DELL'ORDINE	75
4.2 STATO DI EMERGENZA	76
4.2.1 TORRE DI CONTROLLO	77
4.2.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE VIGILI DEL FUOCO	79

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA	SOMMARIO
---------------------------------	-----------------------------------	-----------------

4.2.3 AIRPORT DUTY MANAGER – STAFF AOCC, DIREZIONE OPERATIONS SEA.....	81
4.2.4 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES	82
4.2.5 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO.....	83
4.2.6 ENAC.....	84
4.2.7 FORZE DELL'ORDINE	85
4.3 STATO DI INCIDENTE	86
4.3.1 TORRE DI CONTROLLO.....	87
4.3.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO.....	89
4.3.4 AIRPORT DUTY MANAGER - STAFF AOCC, DIREZIONE OPERATIONS SEA.....	91
4.3.5 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES	94
4.3.6 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO.....	96
4.3.7 ENAC.....	98
4.3.6 FORZE DELL'ORDINE	99
4.3.7 COE.....	102
Parte 5.....	104
Allegati e Appendici.....	104
5 ALLEGATI.....	105
5.1 APPENDICI	105

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	--	--

MATRICE DELLE REVISIONI

ED. / REV.	DATA	DESCRIZIONE SOMMARIA DELLA MODIFICA
Ed. 2 / Rev. 1	10/03/2023	Aggiornamento Piano emergenza Aeronautica Ordinanza del 01 Marzo 2023
Ed.3 /Rev.0	02/03/2026	Rimodulazione complessiva del documento, declinazione dei contenuti, nuova suddivisione dei capitoli con l'introduzione della sezione dedicata al Piano di Assistenza alle vittime di incidente e ai loro familiari. Esplicitata la titolarità dei poteri di coordinamento nell'ambito del COE. Edizione transitoria per la gestione dello stato di emergenza aeronautica nel periodo di intervento di riqualifica della pista di volo 35L/17R. Verifica speculare degli adempimenti dei singoli soggetti/Enti.

LISTA DI DISTRIBUZIONE

La distribuzione del Piano di Emergenza Aeronautica (PEA) è effettuata in modalità controllata e secondo i requisiti previsti dalla normativa applicabile. La versione ufficiale del PEA è mantenuta in formato elettronico e resa disponibile, attraverso i canali istituzionali, agli operatori aventi titolo.

Il documento è distribuito ai Vettori e agli Handler operanti presso l'aeroporto di Milano Malpensa, al fine di assicurare che tutto il personale coinvolto nelle operazioni aeroportuali disponga di informazioni aggiornate sulle procedure di risposta all'emergenza.

La versione corrente del PEA è inoltre pubblicata sul sito corporate di SEA, [Milano Malpensa | SEA Corporate](#), dove è accessibile a tutti gli utenti, garantendo la massima trasparenza informativa.

Eventuali copie cartacee devono essere considerate come **“non controllate”** e non garantiscono l'allineamento alla revisione vigente. La tracciabilità delle revisioni, dei destinatari e delle modalità di distribuzione è assicurata mediante gestione documentale conforme ai requisiti regolamentari.

La lista di distribuzione è mantenuta e costantemente aggiornata dalla funzione Airport Safety & Compliance Monitoring Management, responsabile del controllo documentale ai fini della conformità regolatoria.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	---	--

RIFERIMENTI NORMATIVI

- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-P1-E) Part 1: Rescue and Fire Fighting;
- ICAO – Airport Service Manual (Doc 9137-AN/898) Part 7: Airport Emergency Planning;
- Reg. UE n. 139/2014 - ADR.OPS.B.005, ADR.OPS.B.010, AMC e GM emanate da EASA;
- Reg. UE n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e s.m. e i.;
- R.D. 30/03/1942, n. 327 e successive revisioni: Codice della Navigazione;
- L. 24/02/1992, n. 225: Istituzione del Servizio Nazionale della Protezione Civile;
- D. Lgs. 08/03/2006, n. 139: Riassetto del Corpo Nazionale VVF;
- D.M. 13/02/2001: Criteri per l'organizzazione dei soccorsi sanitari nelle catastrofi;
- D.P.C.M. Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 2012 - Dipartimento Protezione Civile: Modifiche alla Direttiva 2 maggio 2006: "Indicazioni per il coordinamento delle emergenze" e successive modifiche;
- Sentenze del Consiglio di Stato n. 5943/2013 e n. 661/2015;
- Regolamento ENAC "Redazione e gestione del Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari" Ed. n. 1 del 05/05/2023;
- Legge Regionale del 22 maggio 2004, n. 16: "Testo unico in materia di protezione civile";
- AIP – Italia - AD2 LIMC;
- Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Malpensa, adottato con Ordinanza ENAC vigente;
- Convenzione ENAC-SEA;
- Accordo SEA-VVF del 29 marzo 2018 e successivi rinnovi;
- Regolamento ENAC per la segnalazione immediata di incidente aereo, inconveniente grave o disservizio aeroportuale grave Ed.1 del 22/12/2021;
- Procedura di interfaccia tra PEA e i Piani territoriali in caso di incidente esterno al sedime aeroportuale - Ed. 1 Rev. 1 del 21 giugno 2024;
- "Criteri per la gestione del servizio antincendio e del soccorso tecnico urgente nei terminal e negli altri edifici aeroportuali" ENAC – Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del 9 dicembre 2024;
- Piano di Emergenza Esterna Aeroporto di Malpensa, Edizione 2025 del 15/04/2025;
- Linee guida e buone pratiche per l'elaborazione e la gestione del piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari in ambito aeroportuale LG 2023/004-APT – Ed.1 del 6/10/2023.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	---	--

DEFINIZIONI

Aeroporto	<i>Aerodrome</i>	Area definita, sulla terra o sull'acqua, comprendente tutti gli edifici, impianti ed installazioni, destinata ad essere, completamente o parzialmente, impiegata per la partenza, l'arrivo ed il movimento al suolo degli aeromobili.
Allarme	<i>Local Standby</i>	Situazione in cui si ritiene possibile che un aeromobile possa trovarsi in difficoltà, senza prevedere particolari problemi per l'atterraggio, nella quale vengono preallertati i servizi di soccorso aeroportuali.
Area Doganale	<i>Customs Area</i>	Area aeroportuale sottoposta alla vigilanza ed al controllo della Dogana e della Guardia di Finanza.
Area di MANOVRA	<i>Manoeuvring Area</i>	Parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, con esclusione dei piazzali di sosta e di qualsiasi altra parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di MOVIMENTO	<i>Movement Area</i>	Parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'Area di Manovra, i piazzali e qualsiasi parte destinata al ricovero o alla manutenzione degli aeromobili.
Area di NORIA	<i>Casualty evacuation zone</i>	Zona specifica adibita al movimento, alla raccolta e al parcheggio delle ambulanze e dei mezzi sanitari per il soccorso alle vittime di un incidente aereo.
Aree di primo soccorso	<i>First Aid Areas</i>	Zona specifica adibita al movimento, alla raccolta e al parcheggio delle ambulanze e dei mezzi sanitari per il soccorso alle vittime di un incidente aereo.
Area di raccolta	<i>Collection Area</i>	Area in cui i feriti sono inizialmente radunati e avviati al TRIAGE.
Area di sicurezza di fine pista	<i>Runway End Safety Area (RESA)</i>	Area simmetrica rispetto al prolungamento asse pista ed adiacente all'estremità della striscia, destinata principalmente a ridurre il rischio di danni ad un aeromobile che effettua un atterraggio troppo corto o troppo lungo.
Area di soccorso e prima cura	<i>Care Area</i>	Area in cui sono dispensate le prime cure ai feriti.
Area di Triage	<i>Triage Area</i>	Area in cui sono effettuate le operazioni standardizzate per valutare sistematicamente l'urgenza del trattamento in un breve lasso di tempo (Triage).
Area 35R	<i>Area 35R</i>	Area che si estende dal raccordo "C" alla perimetrale est del sedime aeroportuale inclusa la pista 35R/17L.



PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA

Milano MALPENSA ED3 REV00

RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI

Area 35L	<i>Area 35L</i>	Area che comprende la restante area di movimento incluso tutto il raccordo H ed i piazzali di sosta T1 e T2.
Autorizzazione ATC	<i>Clearance</i>	Autorizzazione che impegna un aeromobile ad operare a determinate condizioni richieste da un Ente di Controllo del traffico aereo. Per convenienza il termine Air Traffic Control Clearance viene frequentemente abbreviato in Clearance.
Centro Operativo Emergenza (COE)	<i>Emergency Operations Centre</i>	Centro di coordinamento nel quale confluiscono tutte le unità e gli enti coinvolti nella gestione dell'evento, al fine di assicurare un'azione tempestiva, coordinata e conforme al Piano di Emergenza Aeronautica. All'interno del COE vengono dirette le attività di soccorso, gestite le comunicazioni operative e garantita l'interfaccia con i soccorsi esterni, secondo le procedure previste.
COE Virtuale		Piattaforma digitale di attivazione immediata del Centro Operativo di Emergenza (COE), attivata dal Gestore nell'immediatezza di uno Stato di Incidente per consentire l'avvio delle operazioni di coordinamento in modalità remota.
Comitato Utenti	<i>Airport User Committee</i>	Associazione di rappresentanza di Compagnie Aeree e Operatori Aeroportuali.
Compagnia Aerea/Vettore	<i>Airline</i>	Soggetto titolare di licenza di esercizio e di Certificato di Operatore Aereo (COA), autorizzato a svolgere trasporto aereo di passeggeri, posta o merci.
Direttore Soccorsi Sanitari (DSS)	<i>Sanitary Aid Director</i>	Medico di Airport First Aid Services responsabile della gestione in loco di tutto il dispositivo di intervento sanitario. Inizialmente coincide con il medico di PSA, sostituito successivamente dal medico di AREU.
Direttore Triage	<i>Triage Director</i>	Sanitario incaricato di coordinare le operazioni di triage.
Emergenza	<i>Emergency</i>	Condizione in cui la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti, è effettivamente in pericolo.
Simulazioni di emergenza	<i>Emergency drill</i>	Attività esercitativa consistente nella riproduzione, in scala totale o parziale, di uno scenario di emergenza aeronautica al fine di verificare, addestrare e valutare l'efficacia delle procedure operative, dei collegamenti di comunicazione, dei tempi di risposta e del coordinamento tra tutti gli enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.
Gestore Aeroportuale	<i>Airport Operator</i>	Soggetto certificato ai sensi del Regolamento (UE) 139/2014 responsabile della gestione e conformità dell'aerodromo.
Handler	<i>Handler</i>	Organizzazione che fornisce servizi di assistenza a terra agli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli, alle merci e/o

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	--	--

		alle operazioni aeroportuali, operando in conformità ai requisiti di sicurezza, procedure operative e sistemi di gestione stabiliti dai regolamenti europei dedicati al ground handling.
Incidente	<i>Accident</i>	Evento associato all'impiego di un aeromobile che si verifica tra il momento in cui una persona sale a bordo con l'intenzione di volare e il momento in cui tutte le persone a bordo sono scese, e nel quale: • Una persona riporta lesioni mortali o gravi; • L'aeromobile subisce danni strutturali o un cedimento che ne pregiudica la resistenza, le prestazioni o le caratteristiche di volo; • L'aeromobile risulta disperso o totalmente inaccessibile
Inconveniente grave	<i>Serious Incident</i>	Un inconveniente aeronautico caratterizzato da circostanze che indicano un'elevata probabilità che si verificasse un incidente (accident), associato all'esercizio di un aeromobile.
Piazzale	<i>Apron</i>	Area definita su di un aeroporto terrestre, destinata allo stazionamento degli aeromobili per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, il carico o lo scarico delle merci, il rifornimento, il parcheggio o la manutenzione.
Piazzola	<i>Aircraft Stand</i>	Area definita, su di un piazzale, destinata ad accogliere, parcheggiare o servire un aeromobile in sosta.
Pista	<i>Runway</i>	Area rettangolare definita, su di un aeroporto terrestre, predisposta per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili.
Posto Medico Avanzato	<i>Advanced Medical Post</i>	Dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario delle vittime, localizzato ai margini esterni dell'area di sicurezza o in una zona centrale rispetto al fronte dell'evento. Può essere sia una struttura (tende o containers), sia un'area funzionalmente deputata al compito di radunare le vittime, concentrare le risorse di primo trattamento ed organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti.
Punto di Raduno	<i>Rendezvous Point</i>	Luogo di riferimento verso il quale si recano i veicoli ed il personale di soccorso per essere smistati sul luogo dell'incidente o in altre aree.
Sala Crisi	<i>Crisis Room</i>	Sede di convocazione del COE – Centro Operativo per l'emergenza - situata al 3° piano Sat B del Terminal 1.
Scorta sanitaria	<i>Sanitary Supply</i>	Anche detta "Scorta Intangibile". Dotazioni sanitarie minime, rispetto alla categoria dell'aeroporto, che

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	--	--

		debbono essere custodite e mantenute in efficienza per il pronto impiego da parte di Airport First Aid Services.
Strada di circolazione dei veicoli	<i>Vehicles Circulation Road</i>	Area del piazzale, opportunamente delimitata, destinata alla circolazione di veicoli, autobus e mezzi speciali.
Strada di servizio	<i>Service Road</i>	Strada interna all'aeroporto riservata alla circolazione di veicoli destinati alla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali.
Strada perimetrale	<i>Perimeter Road</i>	Strada di servizio adiacente alla recinzione aeroportuale.
Team di Contatto	<i>Contact Team</i>	Team nominato dal COE costituito, in composizione variabile in base alla tipologia dell'incidente e alle persone coinvolte, dai rappresentanti delle istituzioni presenti al COE, da personale del Gestore Aeroportuale, da un delegato ENAC che coordina il Team, nonché da eventuali soggetti terzi qualificati. Opera in stretto coordinamento con il COE; la sua funzione è assicurare una corretta informazione alle vittime e ai familiari sulla gestione dell'evento, attraverso il delegato ENAC.
Torre di Controllo	<i>Control Tower</i>	Ente del Servizio del Traffico Aereo responsabile della fornitura del Servizio di Controllo di Aerodromo (Aerodrome Control Service) all'interno dell'aeroporto e nelle sue immediate vicinanze.
Transmitter	<i>Transmitter</i>	Ricevitore/trasmittitore che, a fronte di una interrogazione, genera un segnale di risposta; interrogazione e risposta avvengono su frequenze diverse (ICAO)
Triage		Processo di suddivisione dei pazienti in classi di gravità in base alle lesioni riportate ed alle priorità di trattamento e/o di evacuazione.
Varco doganale	<i>Customs Gate</i>	Punto di accesso all'Area Doganale dell'aeroporto.
Vigili del Fuoco Aeroportuali	<i>RFFS – Rescue and Fire Fighting Service</i>	Servizio Antincendio e Soccorso Aeroportuale fornito dal Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.
Zona di sicurezza operativa	<i>Safety Area</i>	Zona immediatamente circostante l'area dell'incidente, di dimensioni commisurate all'entità del pericolo residuo, da mantenersi sgombra.



PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA

Milano MALPENSA ED3 REV00

RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI

ACRONIMI

AAT	Articolazione Aziendale Territoriale (AREU)
ACC	Centro Controllo di Area
ADM	Airport Duty Manager (Gestore)
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
AOC	Airlines Operators Committee
AOCC	Airport Operation Control Center
APP	Approach Control Service
AREU	Agenzia Regionale Emergenza Urgenza
ARP	Aerodrome Reference Point
CC	Carabinieri
C.O. PdiS-F	Centrale Operativa Polizia di Frontiera
COE	Centro Operativo per l'Emergenza
CU	Comitato Utenti
CRC	Comitato Risposta Crisi
C.S.O.	Capo Servizi Operazioni TWR
DSS	Direttore dei Soccorsi Sanitari
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi
EMER 35R	Frequenza Emergenza 35R
ENAC DT	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Direzione Territoriale
ENAV	Ente Nazionale Assistenza al Volo
EPIC	Emergency Procedures Information Centre
FIDS	Flight Information System
GDF	Guardia di Finanza
LVP	Low Visibility Procedures
NOTAM	Notice to AirMen Avviso agli aeronaviganti
OCT	Observer Critique Team
PCA	Posto di Comando Avanzato
PEA	Piano di Emergenza Aeronautica
PMA	Posto Medico Avanzato
PSA	Presidio Sanitario Aeroportuale
ROS	Responsabile Operazioni di Soccorso
RFFS	Rescue Fire Fighting Service
SAT	Special Assistance Team
SERP	Station Emergency Response Plan
SIPEM	Società Italiana Psicologia per l'Emergenza
SMS	Safety Management System
SOREU	Sala Operativa Regionale Emergenza urgenza
USMAF-SASN	Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera Servizi Ass. Sanitaria Naviganti
VVF	Vigili del fuoco

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	---	--

STRUTTURE DEDICATE ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

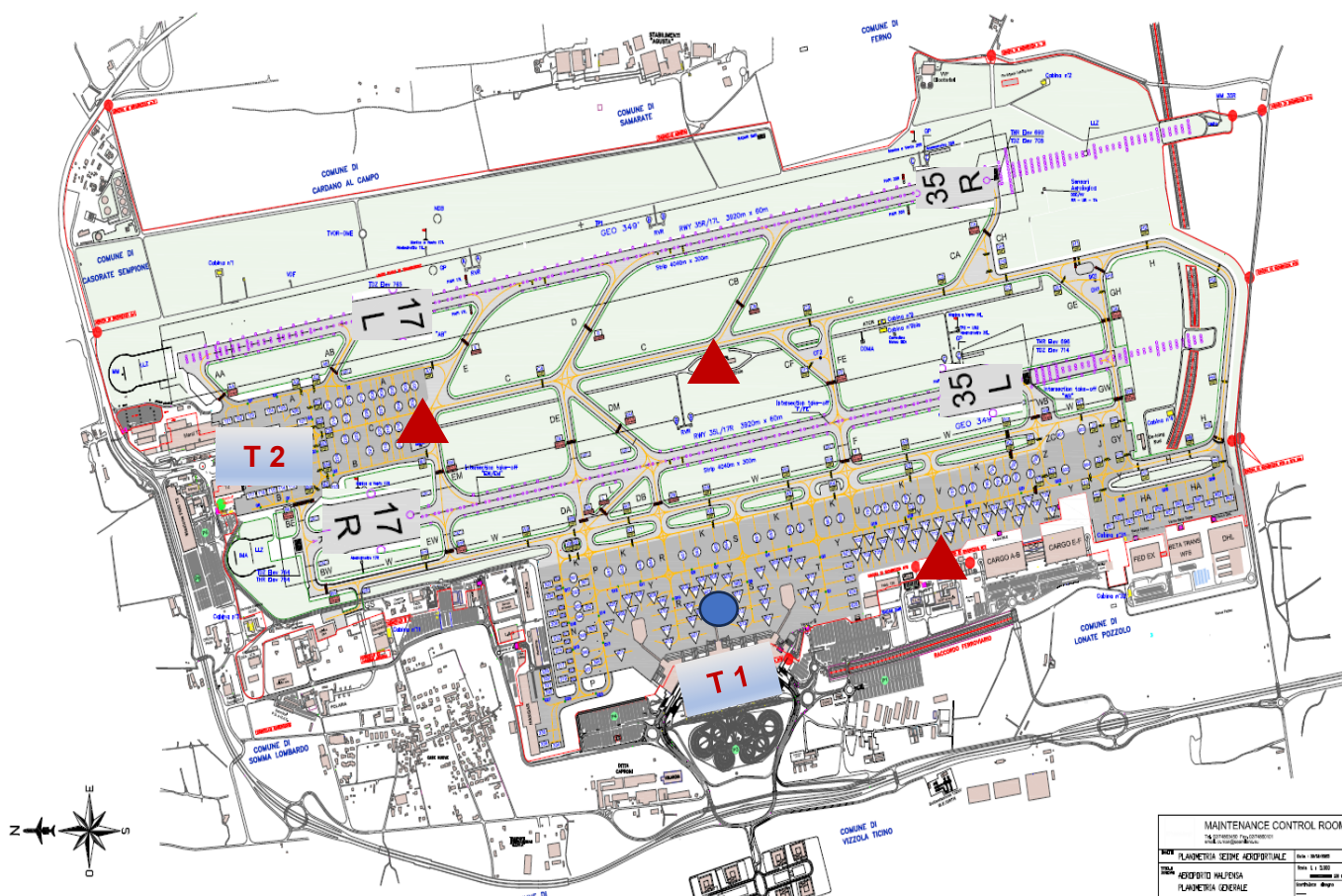
NORMATIVA STRUTTURA	UBICAZIONE	FUNZIONE
COE¹: Centro Operativo per l'Emergenza	Sala Crisi Terminal 1, Satellite B 3° piano	Centro operativo, costituito da rappresentanti qualificati del Gestore ed Enti Istituzionali preposti alla gestione dell'emergenza.
EPIC: Emergency Procedures Information Centre	Terminal 2 piano interrato.	Centro polifunzionale denominato EPIC (Emergency Procedures Information Centre) allo scopo di coordinare emergenze di varia natura che coinvolgano gli aeroporti milanesi. Sede del TEC (Telephone Enquiry Centre).
P.C.A.: Posto di Comando Avanzato	In prossimità del luogo dell'incidente	Posto di Comando Avanzato (PCA), con funzioni di coordinamento sul campo dei soccorsi, ricezione e smistamento delle informazioni
Sala accoglienza familiari: Friends and Relatives Reception Centre	Malpensa Centre Piano Arrivi T1	Ha la funzione di accogliere i familiari delle persone coinvolte nell'incidente
Sala Ricongiungimento: Reunion Area	Sala Vivaldi Piano Arrivi T1	È il luogo deputato al ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari
Sala assistenza passeggeri: Survivor Reception Centre	Area Partenze (gate da A24 a A30) del T1.	Ha la funzione di accogliere i passeggeri illesi e leggermente feriti coinvolti nell'incidente
Sala assistenza membri di equipaggio: Crew Reception Centre	Sala Riunioni (DIROPS 1) della Direzione Operations Malpensa T1.	Ha la funzione di accogliere l'equipaggio illeso e leggermente ferito coinvolto nell'incidente
Sala accoglienza familiari membri dell'equipaggio: Friends and Relatives Crew Reception Centre	Sala Riunioni (DIROPS 2) della Direzione Operations Malpensa T1.	Ha la funzione di accogliere i familiari dei membri dell'equipaggio.
Area di raccolta	Hangar Lufthansa Technik,	Area di raccolta temporanea delle salme

¹ Il COE in linea con quanto indicato nella Circolare ENAC APT 18A sostituisce l'acronimo CRC (Comitato Risposta Crisi).

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI
--	---	--

temporanea delle salme	Malpensa T1	in attesa del successivo trasferimento nelle idonee strutture di medicina legale.
Area di NORIA	In prossimità del luogo dell'incidente	Area adibita alle operazioni di movimento delle ambulanze e degli altri mezzi di trasporto sanitario al fine dell'ospedalizzazione delle vittime posta presso l'area di TRIAGE su indicazione del Medico in servizio presso Airport First Aid Services.
Press Centre	Sala Riunioni ENAC (palazzina ENAC adiacente al T1).	A disposizione dei rappresentanti degli organi di informazione.

Planimetria Generale Aeroporto di Malpensa



- Caserne VVF



- COE



- Terminal 1

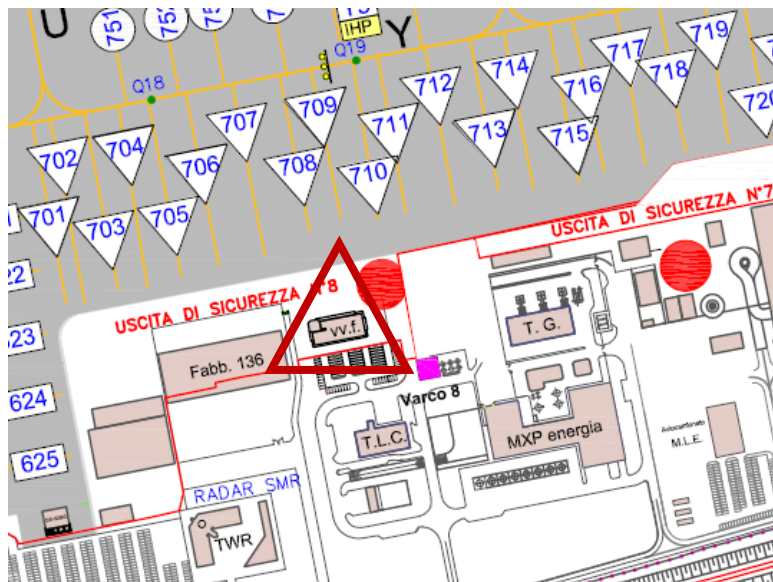
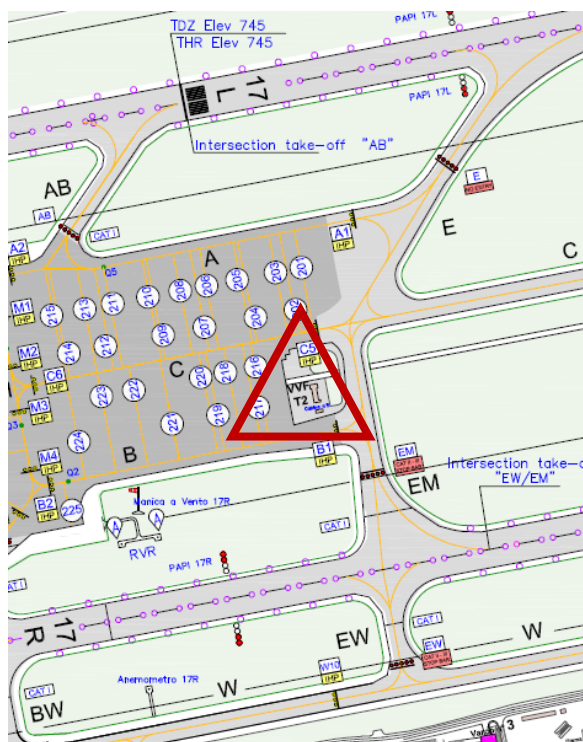
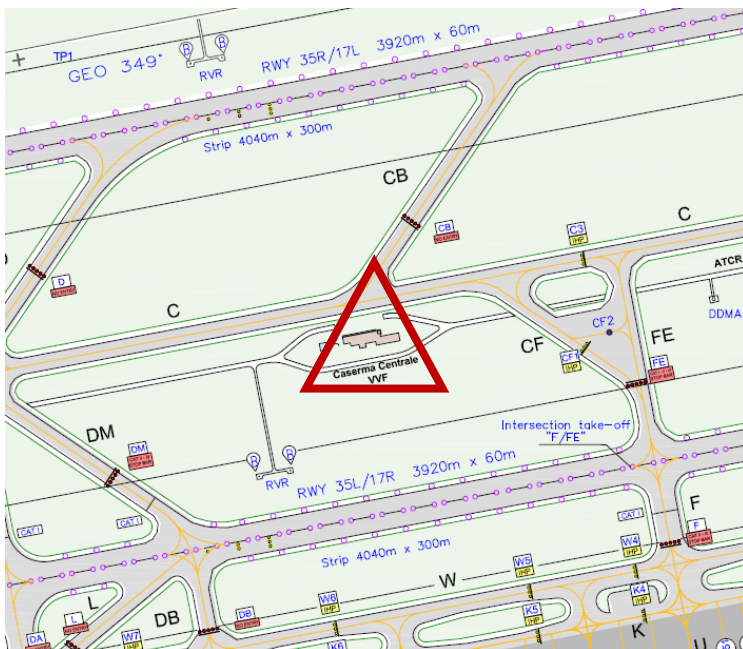
T1

- Terminal 2

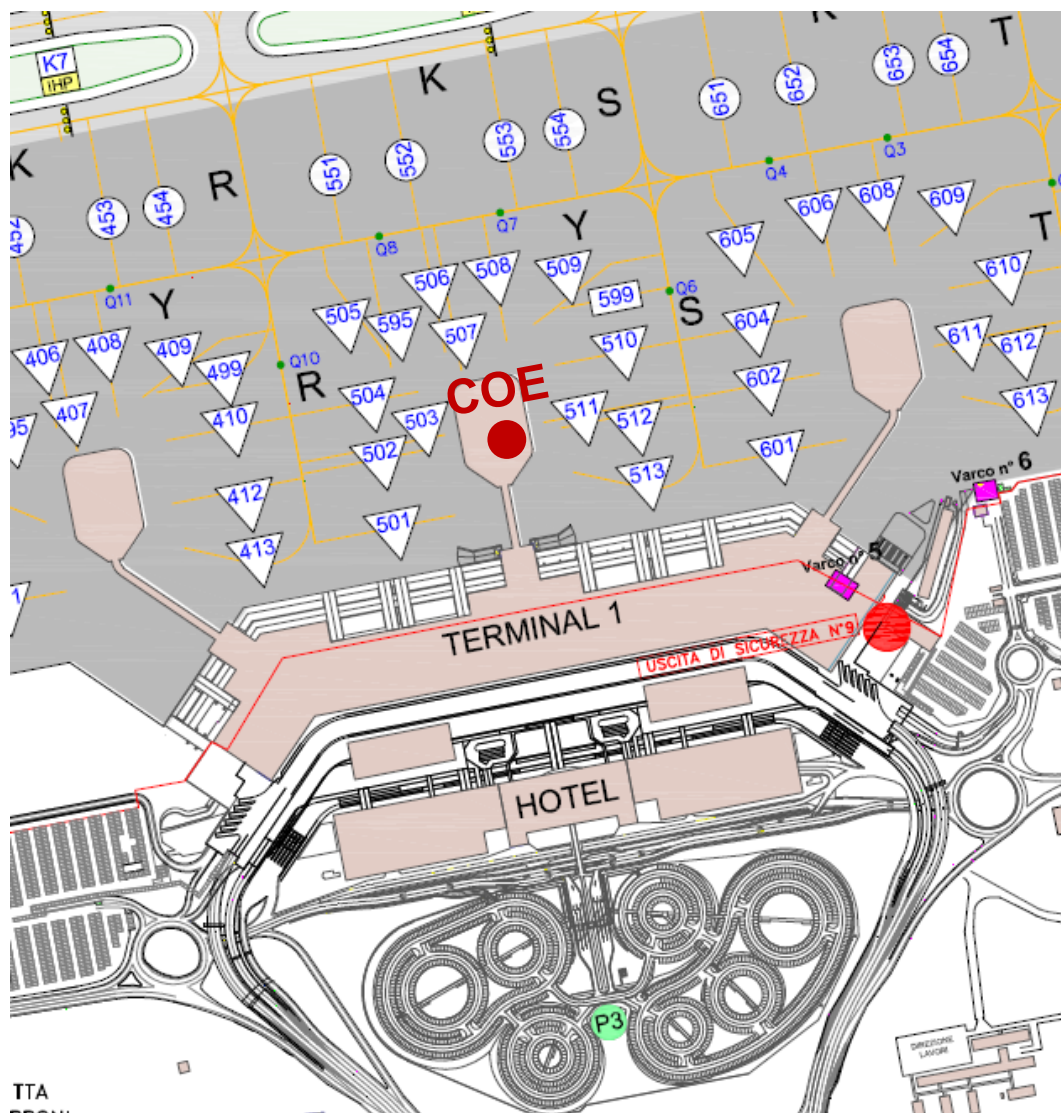
T2

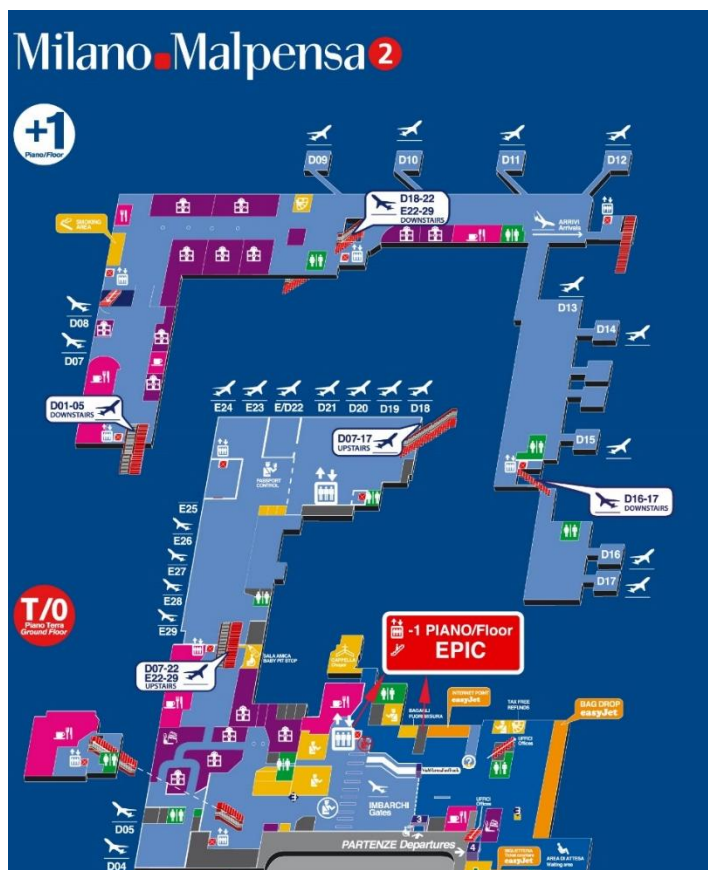
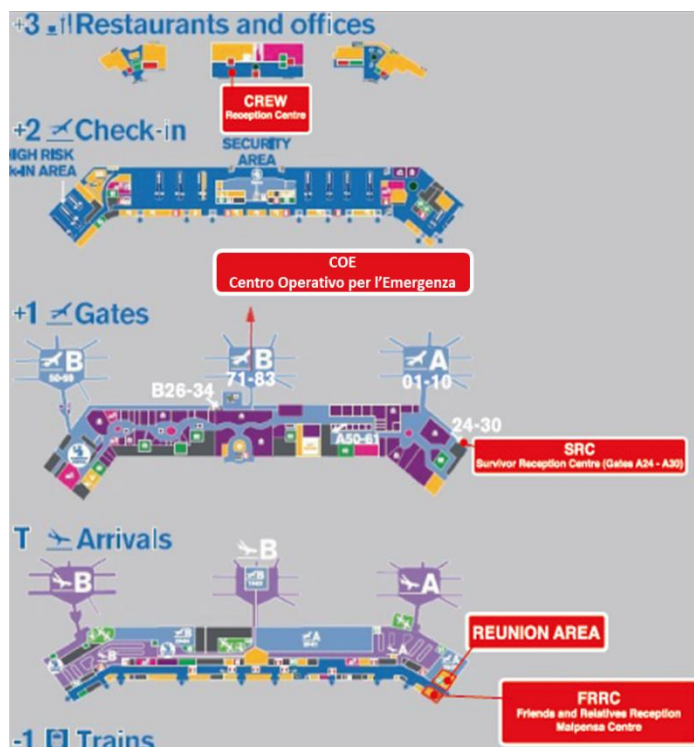
MAINTENANCE CONTROL ROOM	
DATA	PLANIMETRIA SEZIONE ADIUTTORIALE
DATA	ADRIANO MALPENSA
DATA	PLANIMETRIA GENERALE

Dettaglio Caserma e Punti Fuoco VVF



Dettaglio COE







Parte 1

Disposizioni Generali

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.1 PREMESSA

Il Piano di Emergenza Aeronautica è predisposto e attuato dal Gestore aeroportuale in qualità di soggetto preposto ad assicurare la conformità dell'organizzazione e delle operazioni ai requisiti stabiliti dal Regolamento basico (Reg. CE 216/2008) ed alle sue norme di implementazione. In ottemperanza alle previsioni del Reg. UE 139/2014 (ADR.OPS.B.005) il Piano di Emergenza aeronautica:

- a) è commisurato alle operazioni degli aeromobili e alle altre attività svolte nell'aeroporto;
- b) prevede il coordinamento delle organizzazioni appropriate in risposta a una emergenza che si verifichi in un aeroporto o nelle sue vicinanze;
- c) contiene procedure per la verifica periodica dell'adeguatezza del piano e per il riesame dei risultati al fine di migliorare l'efficacia.

Il "Piano Emergenza Aeronautica" (PEA) costituisce lo strumento di pianificazione e coordinamento delle misure da adottare relativamente alle emergenze derivanti da incidente aereo. **Questo Piano transitorio viene redatto in considerazione dell'eventualità di gestione di un evento emergenziale che potrebbe interessare l'Aeroporto di Milano Malpensa nel periodo di rifacimento della pista 35L/17R dal 16 marzo e per una durata di 55 giorni (al netto di eventuali ritardi operativi).**

Maggiori dettagli dell'intervento vengono riportati nel paragrafo 1.12 del presente documento.

La Direzione Territoriale ENAC adotta il Piano di Emergenza Aeronautica con apposita Ordinanza. Tutti i soggetti coinvolti nella stesura del PEA dovranno provvedere ad adottare coerenti procedure per assicurare l'efficace applicazione di quanto previsto dal Piano stesso nonché a supportare il Gestore nell'elaborazione ed eventuale revisione del documento.

Il Piano di Emergenza Aeronautica assicura una gestione strutturata ed efficace delle emergenze, garantendo la prontezza operativa di tutte le risorse coinvolte; la sua stesura è effettuata tenendo in considerazione i principi di *Human Factors* con lo scopo di ottimizzare le operazioni di soccorso. Al suo interno sono riportate procedure per:

- La gestione delle emergenze, sia all'interno dell'aeroporto che nelle aree circostanti, comprese avarie di aeromobili in volo con indicazioni sulle azioni da adottare durante e dopo l'emergenza;
- I test periodici delle infrastrutture e delle attrezzature aeroportuali destinate alle emergenze, (COE Centro Operativo di Emergenza), il Posto di Comando Avanzato, i mezzi antincendio, le apparecchiature di comunicazione e le forniture mediche di primo soccorso, gestiti attraverso i piani di manutenzione del gestore e dei soggetti coinvolti;
- L'espletamento delle esercitazioni atte a verificare l'efficacia del piano di emergenza, contenenti l'indicazione della frequenza e delle modalità di svolgimento delle stesse;

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

- L'elenco dei soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza, sia interni che esterni all'aeroporto, con relativi recapiti (telefono, fax, e-mail, indirizzi SITA) e frequenze radio utilizzate;
- L'istituzione di un Comitato di Emergenza Aeroportuale (AEC), responsabile della pianificazione, revisione e miglioramento continuo del PEA;
- La nomina di un comandante operativo in loco, incaricato di coordinare le operazioni di emergenza;
- La definizione delle aree esterne all'aeroporto in cui il servizio antincendio e di soccorso aeroportuale (RFFS) è chiamato a intervenire, con specifica delle modalità e dell'entità della risposta.

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

- Conoscenza e comunicazione;
- Operazioni di soccorso;
- Operazioni post-soccorso.

Di fondamentale importanza per la tempestività e l'efficacia dei soccorsi, è una precisa e ordinata trasmissione delle informazioni tra i vari attori delle operazioni, ed il rigoroso rispetto dei flussi comunicativi.

1.2 DESCRIZIONE INFRASTRUTTURE DELL'AEROPORTO E TIPOLOGIE DI OPERAZIONI

L'Aeroporto di Milano Malpensa è un aeroporto internazionale aperto h24 al traffico di aviazione commerciale e generale situato sul territorio dei comuni di Somma Lombardo e Ferno, a circa 70 km. a ovest da Milano.

L'Aeroporto di Malpensa, certificato ai sensi del Regolamento Europeo 139/2014 (certificato IT ADR.002), è abilitato alle operazioni con codice 4F e categoria antincendio 10 ICAO.

Nel periodo, oggetto del presente PEA (transitorio), le operazioni degli aeromobili verranno effettuate attraverso l'utilizzo di un'unica pista di volo 35R/17L lunga 3.920 m.

I movimenti previsti saranno come da seguente tabella:

|



PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA

Milano MALPENSA ED3 REV00

Parte 1
DISPOSIZIONI
GENERALI

WINTER SEASON

16 – 28 March (Local Time)

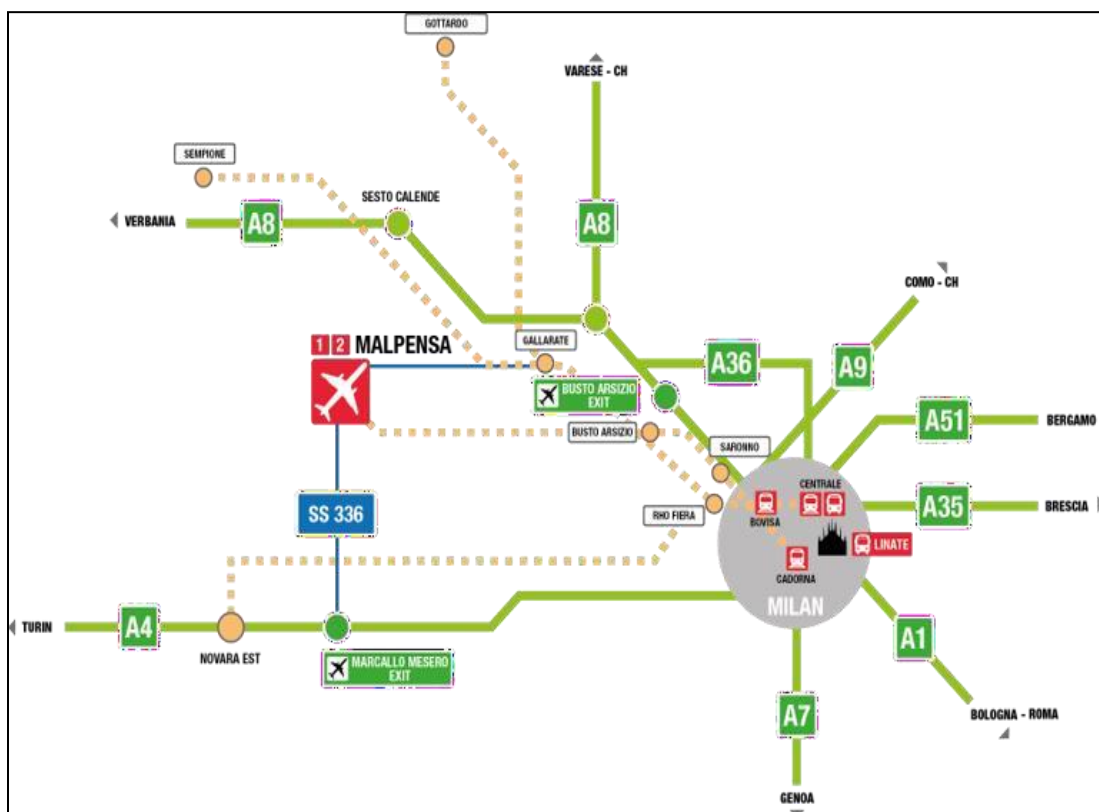
- Daytime (06:00–00:00):
Single Runway 35R – same-direction operations
Capacity: **36 movements/hour**
- Nighttime (00:00–06:00):
Opposite-direction operations
Capacity: **18 mvt/hour**

SUMMER SEASON

29 March – 9 May (Local Time)

- Daytime (06:00–00:30):
Single Runway 35R – same-direction operations
Capacity: **30 movements/hour**
- Nighttime (00:30–06:00):
Opposite-direction operations
Capacity: **12 movements/hour**
- 00:00–00:59 window:
Maximum 21 mvt

Inquadramento Aeroporto di Malpensa e viabilità di accesso



	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.3 SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE

Il “**Piano Emergenza Aeronautica**” (**PEA**), costituisce lo strumento di pianificazione e coordinamento della misura da adottare durante emergenze derivanti da eventi aeronautici che interessino l'aeroporto di Milano Malpensa.

Parte integrante del PEA è costituito dal “Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari” che si attiva immediatamente qualora l'evento incidentale coinvolgesse un aeromobile decollato da o diretto a Malpensa.

In caso di coinvolgimento di aeromobili cargo o di Aviazione Generale, il Gestore coordina le operazioni post-soccorso in base alle indicazioni degli Enti coinvolti, al fine di minimizzare l'impatto sull'operatività dello Scalo.

Il documento definisce le azioni operative da adottare in modo coordinato tra tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle situazioni di **allarme, emergenza, incidente** che coinvolgano aeromobili o i loro occupanti all'interno del sedime aeroportuale di Milano Malpensa.

Per gli incidenti che si verificano al di fuori del sedime aeroportuale, si applicano le procedure previste dal Piano Provinciale di Emergenza e di Protezione Civile; a tal proposito le modalità di interfaccia tra il presente Piano e quello Provinciale, sono dettagliate nell' Appendice 5.

Ambiti di applicazione del PEA

Il PEA viene applicato alle seguenti tipologie di eventi:

- Allarme e/o Emergenze dichiarate dal comandante dell'aeromobile, sia a terra che in volo.
- Incidenti aerei verificatisi all'interno del sedime aeroportuale.

Il presente Piano di Emergenza Aeronautica (PEA) disciplina gli eventi emergenziali che si verificano nei seguenti ambiti operativi:

a) entro il perimetro del sedime aeroportuale, comprensivo dell'area di movimento e delle infrastrutture funzionali e logistiche;

b) al di fuori dei confini del sedime aeroportuale, nelle immediate vicinanze dello stesso, ed entro una fascia di sicurezza di circa 1 (un) km oltre le soglie delle piste, in zone raggiungibili dai mezzi di intervento degli Enti aeroportuali ed in particolare dagli automezzi dei VV.F. aeroportuali, secondo una valutazione congiunta dei Vigili del Fuoco e rappresentata nell'All. 5 del Capitolo 19 del Manuale d'Aeroporto. Per immediate vicinanze si intendono i quadranti A,B,C,D evidenziati in *figura 1*.



Il presente PEA è armonizzato con gli strumenti di gestione delle altre emergenze che possono interessare l'aeroporto (atti dolosi, terremoti, incendi terminal e altri edifici) e contempla le procedure da adottare per l'interfaccia e il coordinamento tra emergenze di diversa natura.

1.4 RESPONSABILITA', RUOLI E FUNZIONI DEI SOGGETTI COINVOLTI

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

ENAC (D.T.)

Adotta il Piano di Emergenza Aeronautica a seguito di condivisione secondo le modalità illustrate in premessa. In caso di necessità, ordina che aeromobili o altri mezzi di trasporto, che si trovino in aeroporto, siano messi a disposizione per il soccorso. Presiede il COE e coordina i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

GESTORE AEROPORTUALE

SEA S.p.A., titolare del certificato di aeroporto n. IT.ADR.0002 ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014 e, in forza della Convenzione stipulata e sottoscritta con ENAC, gestore dell'Aeroporto di Milano Malpensa, predispone il Piano di Emergenza Aeronautica (PEA) in qualità di soggetto responsabile di assicurare la conformità dell'organizzazione e delle operazioni aeroportuali ai requisiti stabiliti dal Regolamento basico (Reg. CE n. 216/2008) e dalle relative norme di attuazione.

In tale ambito, il Gestore aeroportuale provvede alla predisposizione, aggiornamento e mantenimento dell'efficacia del PEA, coordinandosi con tutti i soggetti istituzionali e operativi coinvolti, acquisendone e valutandone i contributi e le proposte, in conformità alle disposizioni del

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

Reg. (UE) n. 139/2014 in materia di pianificazione dell'emergenza aeroportuale. Il Gestore è responsabile di garantire che il Piano risulti efficace e operativo, anche attraverso la pianificazione e lo svolgimento periodico di esercitazioni e simulazioni, finalizzate a verificarne l'applicabilità, il coordinamento tra gli enti coinvolti e l'adeguatezza delle procedure previste. Nell'ambito delle procedure di soccorso, SEA S.p.A. mette a disposizione dei soggetti di emergenza le risorse organizzative, le infrastrutture e i mezzi individuati dal Piano. Nelle more dell'intervento dell'ENAC e in coerenza con quanto previsto dal PEA, assicura inoltre il coordinamento operativo, sul sedime aeroportuale, delle attività svolte da tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti, al fine di garantire il corretto ed efficace svolgimento delle funzioni attribuite dal Piano stesso.

SERVIZIO DI CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO (ENAV - TWR): assicura il controllo di tutto il traffico sull'area di manovra nonché di ogni aeromobile in volo nelle vicinanze dell'aeroporto. Nell'ambito delle operazioni d'emergenza e di soccorso esercita un preponderante compito di allertamento e comunicazione.

SERVIZIO DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO (Vigili del Fuoco): assicura attraverso personale, i mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi ed assume la direzione tecnica dei relativi interventi.

AIRPORT FIRST AID SERVICES: assicura il primo intervento di soccorso sanitario fino all'eventuale arrivo dei soccorsi sanitari esterni (AREU) e la predisposizione della scorta intangibile.

AREU: assicura la gestione sanitaria dei soccorsi qualora le esigenze mediche richiedano risorse eccedenti quelle disponibili in aeroporto.

COMPAGNIE AEREE (o loro rappresentanti): mettono a disposizione tutte le informazioni relative al velivolo oggetto dell'emergenza e forniscono il personale necessario per le esigenze delle operazioni post-incidente. Inoltre, in conformità al Piano di Assistenza alle Vittime e ai Loro Familiari emanato da ENAC, assicurano il supporto organizzativo richiesto per l'attivazione delle misure di assistenza, contribuendo alla gestione dei familiari e al coordinamento con le autorità competenti.

FORZE DI POLIZIA (Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri): assicurano il presidio, la vigilanza e l'ordine pubblico nelle aree interessate sotto il coordinamento del Dirigente della Polizia di Frontiera.

POLIZIA MUNICIPALE: assicura la gestione della viabilità dell'area aeroportuale aperta al pubblico.

DOGANA: coadiuva le Forze di Polizia a facilitare e accelerare il flusso dei passeggeri al fine di predisporre le aree di ricovero e di ricevimento.

SANITÀ AEREA (USMAF-SASN): assicura gli adempimenti di legge in materia di profilassi internazionale legata al traffico aereo, d'Igiene pubblica e di Polizia Sanitaria

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

PEA Rev 09/03/2026 Manuale d'Aeroporto ED3 Rev.0 All.1	Pagina 26 di 105
---	------------------

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

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

Particolare cura dovrà essere rivolta alla formazione e all'addestramento del personale secondo quanto previsto dal Training Programme del Gestore e alla verifica dell'equipaggiamento, dei mezzi e delle attrezzature. Nello specifico i rappresentanti dei vari Enti titolati a partecipare all'Aerodrome Emergency Committee, al COE, all'Observer Critique Team e alla gestione dell'assistenza post soccorso nelle aree preposte, dovranno essere adeguatamente formati in accordo con quanto previsto dal Training Programme del Gestore.

1.5 AEC, COE, PCA, TEAM DI CONTATTO E OCT: CARATTERISTICHE E FUNZIONI

AEC – AERODROME EMERGENCY COMMITTEE

Per ottenere il massimo beneficio da una simulazione di emergenza full scale, l'intero Piano deve essere testato periodicamente. A tale scopo è stato istituito l'Aerodrome Emergency Committee, quale organo strategico di coordinamento del gestore aeroportuale durante la pianificazione delle emergenze, con il compito specifico di analizzare, testare e rivalutare il Piano di Emergenza Aeronautica.

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

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

In particolare, l'Aerodrome Emergency Committee:

- Si riunisce almeno due volte/anno al fine di valutare l'efficacia del Piano;
- Condivide e definisce il programma delle simulazioni (tipologia, scenari, pianificazione);
- Attiva il gruppo di lavoro individuato e formato denominato "Observer Critique Team".

Per ogni riunione, compresi i debriefing relativi delle simulazioni, sarà predisposto apposito verbale che sarà inviato a tutti i soggetti facenti parte del suddetto comitato.

L' AEC è tipicamente composto dai rappresentati dei seguenti Enti ed Organizzazioni:

- ENAC (Direzione Territoriale);
- Gestore Aeroportuale;
- ENAV / Fornitori di servizi di navigazione aerea: (es. Torre di Controllo) per la gestione del traffico e degli allarmi.
- Vigili del Fuoco (VVF);

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	--	---

- Servizi Sanitari (AREU 118 e USMAF);
- Forze dell'Ordine: (Polizia di Frontiera, Carabinieri, Guardia di Finanza, Dogana);
- Prefettura e Protezione Civile.
- AOC (Airlines Operators Committee);
- Comitato Utenti

L'AEC svolge un ruolo centrale nel garantire l'efficacia e l'aggiornamento continuo del PEA; i suoi principali compiti includono:

- **Individuazione e revisione periodica degli scenari di emergenza aeronautica**, al fine di mantenerli aggiornati e coerenti con l'evoluzione del contesto operativo;
- **Definizione degli obiettivi di mantenimento e miglioramento** dei requisiti di gestione delle emergenze, in linea con le normative e le best practices;
- **Supporto alla pianificazione delle simulazioni**, totali o parziali, relative alle diverse tipologie di eventi emergenziali;
- **Organizzazione e conduzione dei debriefing** successivi alle simulazioni e agli eventi significativi connessi al PEA;
- **Analisi degli esiti delle simulazioni**, elaborati dall'Observer Critique Team, con l'obiettivo di proporre aggiornamenti e integrazioni al Piano. (ogni ente/soggetto è responsabile per gli aspetti di propria competenza, e, ove necessario, definisce azioni correttive per migliorare la gestione degli eventi);
- **Condivisione e valutazione** delle sezioni del PEA e dei relativi aggiornamenti, garantendo il coinvolgimento attivo di tutti i soggetti interessati;
- **Scambio di informazioni su best practices adottate in altri aeroporti internazionali**, con l'obiettivo di promuovere il miglioramento continuo del processo di gestione delle emergenze;

Le azioni correttive derivanti dagli esiti delle simulazioni che comportano una revisione del PEA, proposte dai soggetti componenti dell'AEC, incluso il Gestore Aeroportuale, vengono valutate dal Gestore tramite il proprio Safety Management System. Tali proposte, se ritenute idonee, verranno sottoposte ad ENAC per le valutazioni di competenza e l'eventuale approvazione. Gli elementi derivanti dalle azioni correttive approvate, verranno altresì inserite all'interno del piano di formazione previsto, affinché sia garantita una maggior divulgazione delle stesse.

COE – CENTRO OPERATIVO DI EMERGENZA

Il **Centro Operativo di Emergenza (COE)** è l'organismo di coordinamento centrale del PEA, attivato in caso di attivazione PEA per **incidente aeronautico e/o Piano Leonardo Da Vinci** per un evento di Security (l'eventuale attivazione del COE nello Stato di Emergenza, è valutato dal Gestore).

Al suo interno siedono soggetti con poteri e responsabilità **non paritetici**.

È pertanto essenziale distinguere:

- le **competenze** e gli adempimenti tecnico-istituzionali dei singoli Enti;
- le **funzioni di coordinamento** esercitate nel COE, finalizzate alla corretta applicazione del PEA e al ripristino **dell'operatività aeroportuale** in condizioni di sicurezza.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	--	---

ENAC e coordinamento operativo del Gestore

- **ENAC** (Direttore Territoriale o suo delegato) **presiede il COE** ed esercita il **coordinamento** dei soggetti coinvolti, adottando i **provvedimenti aeronautici** di competenza in funzione dell'evoluzione dello scenario.
- Il **Gestore Aeroportuale** riveste un ruolo centrale nella gestione operativa: è responsabile dell'**attuazione del PEA sul sedime**, assicura la funzionalità della Sala Crisi, delle infrastrutture e dei mezzi di supporto, raccoglie e diffonde le informazioni operative e contribuisce al ripristino dell'operatività. Nelle more dell'intervento ENAC, il Gestore coordina operativamente i soggetti presenti in aeroporto, nel rispetto delle competenze istituzionali di ciascun Ente.

Vi partecipano i responsabili con potere decisionale dei vari enti ed organizzazioni coinvolti (ENAV, Vigili del Fuoco, AOC, Forze dell'Ordine, Gestore Aeroportuale, AREU); in funzione dello scenario possono essere attivati ulteriori componenti (Handler, società di assistenza a terra, Protezione civile, Prefettura, Autorità doganali, società di fuel, manutenzione, catering)

In caso di **incidente**, il coordinamento delle attività è assicurato dal **COE**, che opera in stretto contatto con il PCA e adotta tutti i provvedimenti necessari al fine di:

- **Supportare le richieste** provenienti dal luogo dell'incidente, attraverso il DTS, che mantiene un costante flusso informativo verso il COE;
- **Facilitare l'intervento** e la movimentazione dei mezzi di soccorso esterni e delle scorte da e verso l'area dell'incidente;
- **Raccogliere informazioni** e aggiornamenti da tutti gli Enti presenti sul luogo dell'emergenza;
- **Coordinare l'assistenza** ai passeggeri illesi o leggermente feriti, nonché il supporto ai familiari delle vittime;
- **Attivare e fornire indicazioni** al Team di Contatto aeroportuale, per assicurare una corretta informazione ai superstiti e ai loro familiari;
- **Attivare**, se necessario, il gruppo di volontari del Gestore aeroportuale e gli psicologi di SIPEM;
- **Organizzare il presidio** dell'area dell'incidente, le zone dedicate ai superstiti e il controllo degli accessi principali allo scalo;
- **Valutare l'opportunità** di inibire ulteriori aree del T1, oltre a quelle già previste dal PEA;
- **Supportare le attività** medico-legali circa il recupero, trasferimento e gestione delle salme;
- **Gestire il piantonamento** dei resti del velivolo e la custodia degli effetti personali recuperati;
- **Coordinare eventuali** richieste di limitazione o chiusura, totale o parziale, dell'aeroporto e l'emissione di NOTAM;
- **Gestire i flussi operativi** e le priorità di atterraggio e decollo;
- **Ridurre il disagio dei passeggeri** presenti in aerostazione;
- **Condividere e coordinare** le azioni da intraprendere, sia in termini operativi che informativi, all'interno e all'esterno dello scalo;
- **Supervisionare le attività** connesse al ripristino dell'operatività aeroportuale.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

- **Garantire** laddove possibile il tema della **business continuity**.

Il COE, situato al T1 – Satellite B, 3° piano, è operativo H24/365.

Funzioni e Coordinamento

In attesa dell'intervento dell'ENAC, il Gestore Aeroportuale coordina le attività dei soggetti presenti, collaborando con gli enti pubblici nel rispetto delle competenze e dei poteri conferiti, per garantire il corretto svolgimento delle funzioni previste dal PEA.

La **raccolta e diffusione delle informazioni**, anche via radio, è affidata al Gestore Aeroportuale (Accountable Manager/Operations Manager), dotato di adeguata autorità e autonomia decisionale, in stretto contatto con l'ADM, che trasmette al COE gli aggiornamenti acquisiti direttamente dal luogo dell'incidente. La **mancata presenza di uno o più soggetti** non compromette l'operatività del COE, la cui composizione può essere integrata, in base alle esigenze, da altre professionalità presenti in aeroporto (es. handler in rappresentanza del vettore, se assente).

Attivazione COE virtuale e Sala Crisi

All'acquisizione dello Stato di Incidente, il Gestore **attiva** il link per il COE virtuale **in Sala Crisi**, presso la quale i membri del Centro Operativo di Emergenza (COE) devono recarsi senza necessità di ulteriore avviso. La dotazione minima necessaria per il funzionamento del COE è indicata nell'All.F.

Coordinamento sul posto

Fatta salva la priorità di intervento dei mezzi di soccorso, i rappresentanti degli enti membri del COE possono recarsi presso il Posto di Comando Avanzato, qualora ritengano necessario coordinare direttamente le attività di propria competenza. In tal caso, dovranno individuare strumenti adeguati alla comunicazione e condivisione delle informazioni con i rispettivi rappresentanti presenti al COE.

Chiusura evento e ripristino dell'operatività

Ricevuta comunicazione del completamento delle operazioni di soccorso e della messa in sicurezza dell'area, il COE, attraverso la figura del Gestore coordina le ispezioni straordinarie, eventuale recovery del velivolo, il ripristino progressivo dell'operatività, la cessazione dello stato in essere, e ogni comunicazione verso gli Enti ATS e gli stakeholder di scalo.

PCA – POSTO DI COMANDO AVANZATO

In prossimità del luogo dell'incidente Il ROS dei Vigili del Fuoco istituisce e dirige il **Posto di Comando Avanzato (PCA)**, quale centro di coordinamento operativo sul campo. Presso il PCA convergono i responsabili presenti sul posto per le operazioni di soccorso sanitario e per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica.

Il PCA è presidiato dall'**Airport Duty Manager (ADM)**, con i seguenti compiti:

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

- **coordinare** e dirigere sul luogo dell'incidente le attività di propria competenza;
- **assicurare** il collegamento informativo con il Centro Operativo di Emergenza (COE);
- **fornire supporto** al ROS/DTS, che mantiene la responsabilità generale delle operazioni di soccorso per l'intera durata dell'emergenza.

Presso il PCA possono recarsi i rappresentanti dei principali soggetti coinvolti nelle operazioni, tra cui:

- ROS dei Vigili del Fuoco (VVF)
- Responsabile Airport First Aid Services SEA
- DSS AREU
- Forze dell'Ordine
- ENAC
- Gestore Aeroportuale: ADM / Operations Manager / Safety Manager o loro delegati
- Responsabile Sanità Aerea (USMAF-SASN)
- Caposcalo di Compagnia o suo delegato

Tutti i rappresentanti devono essere dotati di dispositivi identificativi che ne consentano l'immediato riconoscimento (es. dispositivi di alta visibilità personalizzati e caschetto identificativo) in qualsiasi condizione di visibilità e di strumenti di comunicazione costante con i rispettivi responsabili presso il COE.

Coordinamento del PCA

La responsabilità del coordinamento e della gestione delle comunicazioni del PCA è **affidata al ROS/DTS che può svolgerla personalmente o tramite personale da lui designato**; il ROS/DTS dei VVF individua il punto esatto in cui collocare il PCA e ne dà comunicazione via radio a tutti i soggetti coinvolti. *(per definizione il PCA può essere ricollocato in funzione delle necessità operative e logistiche)*. L'area del PCA è identificata dal mezzo VIGILI 1 dei Vigili del Fuoco, predisposto al supporto tecnico-logistico delle operazioni.

Funzioni operative del PCA

Il PCA opera al fine di

- **classificare** e dimensionare l'incidente, fornendo via radio una descrizione breve ma precisa dello scenario, per garantire la consapevolezza situazionale a tutti i soggetti in ascolto;
- **coordinare** la gestione operativa degli interventi di soccorso;
- **contenere** la dispersione di eventuali passeggeri superstiti dall'area di crash;
- **individuare** aree funzionali per le attività di soccorso sanitario;
- **fornire indicazioni** per la dislocazione dei mezzi di soccorso, inclusi quelli esterni;
- **richiedere** al gestore aeroportuale ulteriori mezzi e/o infrastrutture utili alle operazioni;
- **delimitare**, isolare e piantonare l'area del crash e del relitto, con il supporto di SEA Security e delle Forze dell'Ordine;

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

- **aggiornare** costantemente il COE con le informazioni provenienti dall'area dell'incidente.

TEAM DI CONTATTO AEROPORTUALE

Il **Team di Contatto Aeroportuale** ha il compito di garantire una **corretta informazione ai passeggeri coinvolti in un incidente aereo** e ai loro familiari, fornendo aggiornamenti sulla gestione dell'evento e sull'assistenza prestata. Opera su indicazione ed in **costante coordinamento con il COE**, al fine di individuare e condividere le informazioni rilevanti per una gestione efficace dell'emergenza.

La **modalità di attivazione** del Team di Contatto coincide con la convocazione del COE. Il team è composto **da due o più persone**, tra cui:

- almeno un rappresentante di **ENAC**;
- almeno un rappresentante del **Gestore Aeroportuale**;
- un rappresentante delle **Forze di Polizia**;
- un rappresentante del **Vettore coinvolto**;
- eventuali **soggetti terzi specializzati**, opportunamente formati per offrire **supporto e assistenza psico-sociale** ai sopravvissuti e ai familiari presenti in aeroporto.

Il Team opera principalmente nelle **prime ore successive all'incidente**, fino all'arrivo e all'intervento del gruppo di assistenza della Compagnia Aerea; la convocazione del Team di Contatto si considera effettuata anche in assenza immediata del personale ENAC, garantendo comunque l'avvio delle attività di assistenza.

Di seguito si riporta, a titolo esemplificativo, la bozza di un comunicato da poter utilizzare dal Team di Contatto nell'ambito dell'informativa ai familiari nella Sala di Assistenza dedicata:

Buongiorno,

sono *(nome e ruolo in breve)*. Sono qui oggi con *(nome e ruolo in breve)*.

Siamo profondamente dispiaciuti per quanto accaduto e deve essere molto difficile per voi vivere questi momenti di preoccupazione per i vostri cari.

Vi confermiamo che si è verificato un evento che ha coinvolto il volo *(nr. di volo e tratta)*.

Il sistema aeroportuale è preparato e strutturato per gestire l'accaduto con la massima professionalità e tempestività.

La sicurezza e il benessere dei passeggeri e dell'equipaggio sono la nostra priorità assoluta. In questo momento stiamo lavorando per rispondere con efficacia all'emergenza, raccogliere tutte le informazioni necessarie per fornirvi aggiornamenti precisi e tempestivi e supportarvi in questo momento di attesa.

A tal proposito abbiamo predisposto questa sala dedicata per accogliervi, dove un team del nostro personale appositamente formato sarà a vostra disposizione per garantirvi assistenza pratica, emotiva e per rispondere ai vostri bisogni.

Vi chiediamo cortesemente di attendere gli aggiornamenti ufficiali che vi comunicheremo con regolare scadenza.

Ci teniamo a sottolineare che voi siete i nostri principali e prioritari interlocutori e che tutte le notizie, prima di essere comunicate all'esterno, saranno condivise con voi.

Vi ringraziamo per la vostra collaborazione e comprensione.

Il prossimo aggiornamento sarà in questa sala alle ore [.....]

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

OCT – OBSERVER CRITIQUE TEAM

L'Observer Critique Team (OCT) è un gruppo di osservatori qualificati che assiste alle esercitazioni di emergenza con un ruolo neutrale, monitorando lo svolgimento delle attività senza interferire. Il team analizza come vengono applicate le procedure, valuta l'efficacia del coordinamento e il raggiungimento degli obiettivi, e partecipa al debriefing per proporre eventuali revisioni o miglioramenti del PEA. I suoi membri, scelti tra personale adeguatamente formato sulle maxi-emergenze e sulle tecniche di audit, operano seguendo checklist dedicate e sono coordinati da un Team Leader che guida l'intero processo, dalla pianificazione alla valutazione finale. La costituzione dell'Observer Critique Team (OCT) ha come scopo quello di presenziare alle simulazioni di emergenza, analizzare i risultati in sede di debriefing e proporre eventuali revisioni del Piano, laddove ritenute necessarie.

Composizione

Ciascun Ente comunica al Gestore Aeroportuale, con sufficiente anticipo rispetto alla pianificazione dell'esercitazione, i nominativi delle persone formate all'interno della propria organizzazione deputate a svolgere questo ruolo in maniera continuativa, al fine di garantire l'attività di un gruppo di lavoro qualificato e competente sul tema.

I nominativi dei membri dell'OCT sono condivisi nell'ambito dell'AEC e verificati su base annuale.

Requisiti formativi

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

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

La formazione dei membri dell'Observer Critique Team è differenziata a seconda che appartengano ad organizzazioni aeroportuali o esterne.

Modalità operative

Il Team partecipa alla fase di pianificazione delle simulazioni al fine di essere allineato rispetto agli obiettivi prefissati e alle aree soggette a verifica. Le valutazioni delle simulazioni vengono effettuate **utilizzando checklist dedicate**, predisposte e aggiornate prima di ogni esercitazione, in funzione degli obiettivi specifici dell'evento simulato. La loro elaborazione è a cura del Gestore Aeroportuale, con il supporto dei componenti dell'Observer Critique Team (OCT); all'interno **dell'OCT viene nominato un Team Leader**, incaricato di coordinare l'intero processo, dalla pianificazione dell'esercitazione fino al debriefing finale. La nomina del Team Leader avviene indicativamente su base annuale.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

Al termine di ogni simulazione, l'**OCT redige un Documento di Analisi**, contenente una sintesi dei **rilevi e delle osservazioni emerse**. Il Team Leader dell'OCT è responsabile della presentazione ufficiale dei risultati della simulazione.

Il **Documento di Analisi viene condiviso** in sede di AEC, con l'obiettivo di allineare tutti i soggetti coinvolti e valutare congiuntamente eventuali azioni correttive o di mitigazione, ove necessario. In tale contesto l'AEC garantisce un follow-up continuo sulle criticità emerse, monitorando l'attuazione delle misure correttive e promuovendo il miglioramento costante del Piano di Emergenza Aeronautica.

1.6 ARMONIZZAZIONE DEL PEA CON ALTRE EMERGENZE

Le situazioni di emergenza che richiedono specifiche procedure di interfaccia e coordinamento con il presente Piano di Emergenza Aeronautica (PEA) includono:

- Piano di emergenza esterna per il soccorso in caso di incidenti su terraferma ad aeromobili al di fuori dal sedime dell'aeroporto di Malpensa;
- il Piano "Leonardo da Vinci";
- Procedura di Gestione Assistenza Medica (Allegato P);
- il Piano di Emergenza Evacuazione.

Gli eventi aeronautici che si verificano al di fuori del sedime aeroportuale o che comunque non rientrano nell'ambito di applicazione del PEA, sono gestiti secondo le procedure previste dal Piano Emergenza esterna dell'Aeroporto di Malpensa. Le relative modalità di coordinamento con il presente PEA sono descritte nell'Appendice 5.

Nel caso di attivazione del PEA per eventi di presunta natura dolosa, si applicano le procedure previste dal Piano "Leonardo da Vinci", illustrate nel paragrafo successivo (Cap. 1.7).

Per quanto riguarda invece le emergenze di natura medica, si rimanda al capitolo dedicato alla "Gestione dell'assistenza medica" (Cap. 1.13).

Sono escluse dal campo di applicazione del presente PEA le emergenze non aeronautiche, disciplinate da Piani dedicati e richiamati nell'Allegato 2, Capitolo 19, del Manuale di Aeroporto, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Crollo, incendio e/o allagamento di infrastrutture aeroportuali
- Emergenze sanitarie
- Emergenze connesse a merci pericolose e/o radioattive
- Rimozione aa/mm incidentati e/o in avaria
- Disastri naturali
- Eventi presso il deposito di carburante aeronautico
- Sversamenti carburante e/o incendi in apron
- Interruzione di energia elettrica.

Nell'ambito di tali emergenze non aeronautiche, eventuali decisioni riguardanti la chiusura dello scalo a seguito dell'intervento del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco, le conseguenti limitazioni temporanee dell'operatività aeroportuale nonché del declassamento del servizio antincendio, sono assunte dal gestore aeroportuale previa consultazione con l'ENAC.

Resta inteso che, in casi di estrema urgenza, il Gestore potrà applicare dette misure in conformità a quanto previsto dall'art. 705 del Codice della Navigazione e al vigente Regolamento di Scalo di Malpensa (RdS MXP cap. 13.7 "Verifica, misure interdittive").

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.7 COORDINAMENTO ED INTERFACCIA CON IL PIANO LEONARDO DA VINCI

Fino alla comunicazione formale via radio da parte dei rappresentanti della Polizia di Stato agli Enti presenti presso il PCA e il COE, dovrà essere garantita la continuità operativa del PEA, assicurando il mantenimento della catena dei soccorsi, salvo diverse indicazioni fornite tempestivamente dalla Polizia di Frontiera sulla base della valutazione del livello di minaccia.

Qualora venga ravvisata una natura dolosa dell'evento che ha determinato l'attivazione del PEA, la Polizia di Frontiera presente presso il COE, anche nella sua eventuale costituzione virtuale, dovrà informare tempestivamente la propria Sala Operativa. L'Ufficio di Polizia di Frontiera, sulla base delle informazioni ricevute, valuterà l'eventuale attivazione dei protocolli specifici del Piano Leonardo da Vinci. L'attivazione formale del Piano Leonardo da Vinci, comprensiva della definizione del livello di allerta (basso, medio, alto), è di competenza del Dirigente dell'Ufficio di Polizia di Frontiera (o suo delegato) che provvederà a contattare il Direttore Territoriale ENAC per le valutazioni di competenza in ambito aeroportuale. Le decisioni assunte saranno successivamente comunicate al COE.

Una volta attivato il Piano Leonardo da Vinci, il coordinamento delle operazioni sarà trasferito dal ROS al referente designato dell'Ufficio Polizia di Frontiera che assumerà il ruolo di Responsabile del coordinamento delle attività; il Responsabile dell'Ufficio Polizia di Frontiera potrà disporre la collocazione di un nuovo PCA, identificabile con un loro mezzo, se disponibile, a cui il PCA precedentemente costituito dovrà riferirsi per il proseguimento degli interventi di soccorso.

Qualora il sistema di tele allertamento TAM-TAM risultasse già attivo per la gestione di uno stato di incidente, non è prevista, l'attivazione di un diverso stato operativo tramite lo stesso dispositivo; nel caso in cui emergano esigenze di sicurezza, il Dirigente dell'Ufficio di Polizia di Frontiera informerà tempestivamente il COE circa la necessità di chiudere lo stato di incidente in corso.

A seguito di tale comunicazione, la Sala Operativa della Polizia di Frontiera procederà all'attivazione del Piano "Leonardo da Vinci" tramite TAM-TAM.

Il passaggio di stato e la conseguente attivazione del Piano "Leonardo da Vinci" saranno comunicati agli Enti interessati sulla frequenza operativa in uso (EMER35R o TWR) a cura dell'Airport Duty Manager. Tutte le successive comunicazioni relative alla gestione dell'intervento seguiranno le disposizioni previste dal Piano "Leonardo da Vinci", come riportato nel Programma di Sicurezza Aeroportuale del Gestore, fino alla dichiarazione di cessato evento tramite TAM-TAM.

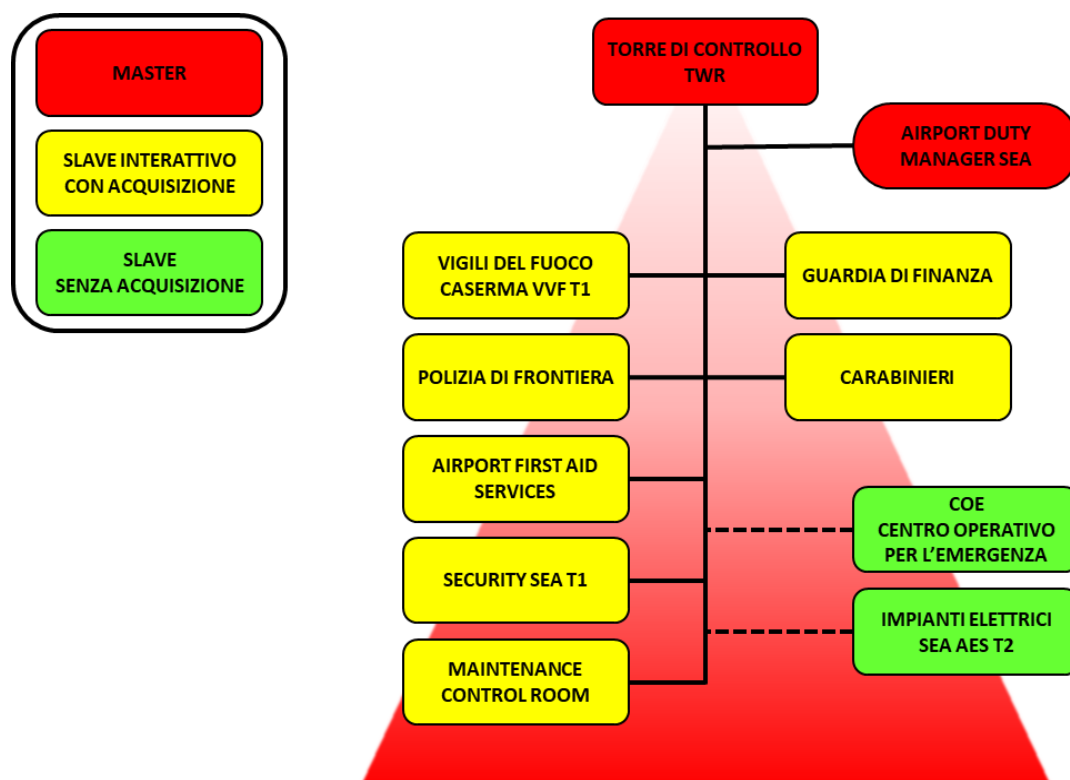
Il Gestore aeroportuale, nelle more dell'intervento dell'Enac, limitatamente agli aspetti di specifica competenza in ambito aeroportuale, coordina le operazioni dei soggetti presenti e coopera con i soggetti pubblici, nel rispetto e nei limiti dei poteri conferitigli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto.

1.8 SISTEMA DI ALLARME ELETTRONICO - TAM TAM

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

Tale sistema è costituito da un complesso di postazioni collegate in rete: due *unità di attivazione (master)*, collocate presso la **Torre di Controllo** e l'**Airport Duty Manager**

per l'avvio degli stati di allarme /emergenza/incidente e *unità periferiche (slave)* per ricevere la notifica degli Stati, situate nelle sale operative/uffici degli Enti e operatori aeroportuali coinvolti nelle operazioni di soccorso. Ad alcune postazioni *slave interattive*, appositamente individuate, il dispositivo consente di acquisire elettronicamente tale notifica e avviare così immediatamente la sequenza di comunicazioni e interventi.



All' ADM è consentito **attivare il sistema TAM-TAM** nei seguenti casi:

- in presenza di un'oggettiva impossibilità da parte della Torre di Controllo, di cui il Gestore sia venuto a conoscenza;
- su esplicita richiesta della stessa Torre di Controllo.

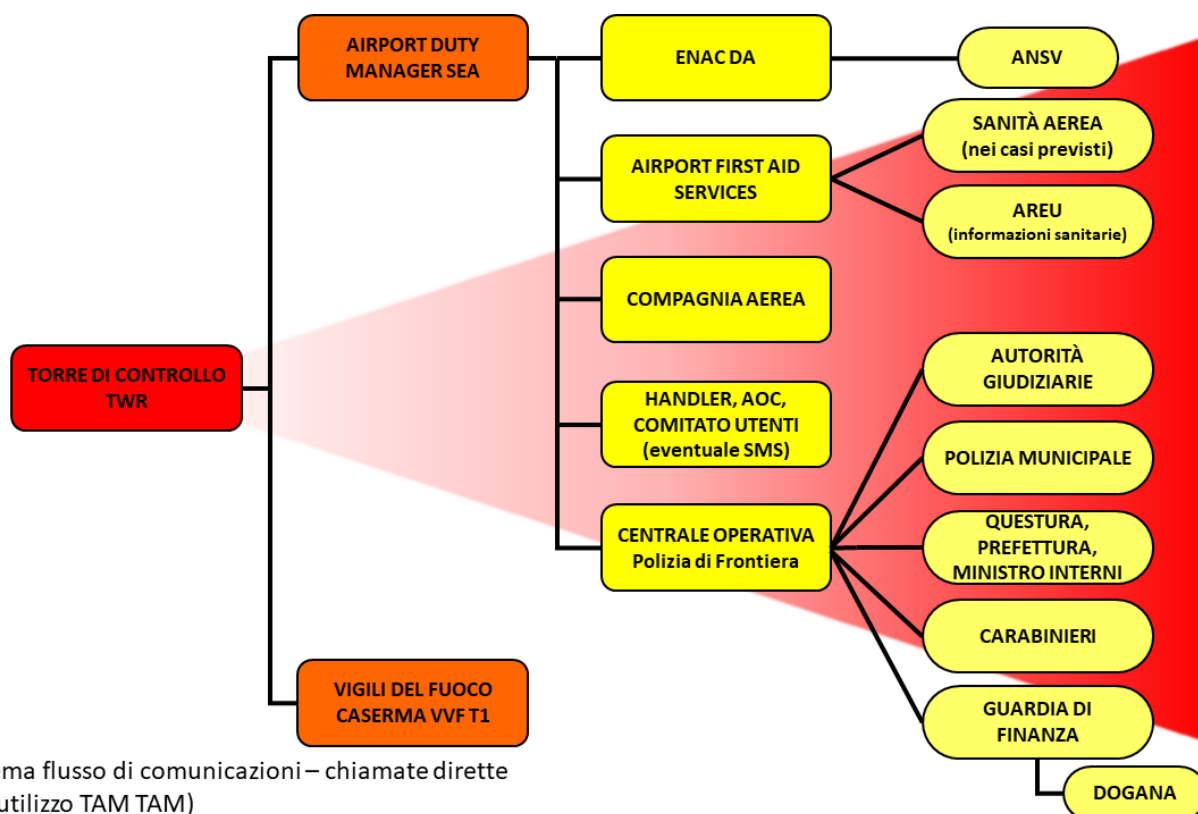
La responsabilità del monitoraggio del funzionamento e della manutenzione del sistema TAM-TAM ricade sul Gestore Aeroportuale; in caso di attivazione dello Stato di Incidente, ciascun Ente collegato al sistema TAM-TAM è tenuto ad assicurare l'immediato allertamento del proprio referente designato per la partecipazione al COE. Si segnala che lo stesso TAM TAM è dotato di un'unità di attivazione (master) del Piano Leonardo da Vinci presso la Sala Operativa della Polizia di Frontiera.

MXP - Schema flusso comunicazioni

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

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

- Per la notifica degli stati di allarme/emergenza/incidente e successivi contatti con soggetti **non collegati** al sistema **TAM-TAM** o, se collegati, sprovvisti del dispositivo di acquisizione elettronica;
- In presenza di un qualsiasi malfunzionamento del sistema **TAM-TAM**;
- Se una postazione, tra quelle previste, non acquisisca elettronicamente il segnale d'allarme.



Schema flusso di comunicazioni – chiamate dirette
(No utilizzo TAM TAM)

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
---	--	---

1.9 COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE

A partire dall'acquisizione degli stati di **ALLARME, EMERGENZA e/o INCIDENTE**, tutti gli Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso – tra cui TWR/ENAV, Presidio VVF, COE, PCA, Gestore Aeroportuale, Forze dell'Ordine, Servizio Sanitario 118, Compagnie Aeree (o loro rappresentanti), nonché gli altri soggetti istituzionali presenti al COE – dovranno effettuare le comunicazioni operative esclusivamente via radio, utilizzando l'apposita frequenza dedicata.

Fanno eccezione le comunicazioni interne o di servizio dei singoli Enti che potranno avvenire su canali separati.

È fatto obbligo a chiunque non direttamente coinvolto nelle operazioni di soccorso di **mantenere il silenzio radio sulla frequenza d'emergenza** e di riservare invece l'uso delle linee telefoniche alle esigenze strettamente connesse all'organizzazione dei soccorsi.

Nel caso in cui le fasi di allarme o emergenza evolvano in incidente, dovrà essere garantita la priorità assoluta alle comunicazioni radio tra il Posto di Comando Avanzato (PCA) dei VVF e il COE, nonché tra il COE e l'area di Noria.

Una volta **attivato il PCA, esso acquisirà la massima priorità nelle comunicazioni**; ogni altra comunicazione dovrà quindi avvenire senza interferire con quelle prioritarie e soltanto se strettamente funzionale allo svolgimento delle operazioni di soccorso. Le comunicazioni non prioritarie o relative a disposizioni interne ai singoli Enti dovranno essere effettuate sulle rispettive frequenze di servizio; i nominativi di chiamata assegnati a ciascun Ente o Servizio aeroportuale sono riportati nell'Allegato B.

I contatti telefonici di riferimento in caso di emergenza sono disponibili nell'Allegato H.

La verifica del corretto funzionamento degli apparati di comunicazione radiotelefonica, inclusi quelli forniti dal Gestore Aeroportuale, è responsabilità degli Enti utilizzatori, i quali sono tenuti a verificarne l'efficienza operativa prima e durante l'impiego. Eventuali anomalie, malfunzionamenti o problematiche riscontrate sugli apparati dovranno essere tempestivamente segnalati al Gestore Aeroportuale da parte dell'Ente utilizzatore. Il Gestore provvede, per quanto di competenza, alla gestione degli interventi di manutenzione, ripristino dell'efficienza o eventuale sostituzione degli apparati.

Ogni soggetto interessato dovrà assicurare che gli operatori incaricati delle comunicazioni siano correttamente istruiti sui fondamenti della radiotelegrafia aeronautica, in linea con quanto previsto dal Training Programme del Gestore (ref. MDA § 3 All. 3)

1.10 EVENTI PREVISTI

STATO	DEFINIZIONE	ADEMPIMENTI
ALLARME	Situazione in cui si ritiene possibile che un aeromobile possa trovarsi in difficoltà, senza prevedere particolari problemi per l'atterraggio, nella quale vengono preallertati i servizi di soccorso aeroportuali.	PARTE 4
EMERGENZA	Condizione in cui la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti, è effettivamente in pericolo.	PARTE 4
INCIDENTE	Evento associato all'impiego di un aeromobile che si verifica tra il momento in cui una persona sale a bordo con l'intenzione di volare e il momento in cui tutte le persone a bordo sono scese, e nel quale: • Una persona riporta lesioni mortali o gravi; • L'aeromobile subisce danni strutturali o un cedimento che ne pregiudica la resistenza, le prestazioni o le caratteristiche di volo; L'aeromobile risulta disperso o totalmente inaccessibile	PARTE 4

1.11 GESTIONE DELL'EMERGENZA: CONOSCENZA E COMUNICAZIONE

1.11.1 AVVIO DEGLI STATI DI ALLARME, EMERGENZA, INCIDENTE

Chiunque venga a conoscenza di un incidente o di una situazione di pericolo che coinvolga un aeromobile e i suoi occupanti ha l'obbligo di darne immediata comunicazione alla Torre di Controllo, al fine di consentire l'attivazione tempestiva delle procedure di emergenza e soccorso previste dal presente Piano. A seguito della ricezione della segnalazione, la Torre di Controllo, in funzione della natura e della gravità dell'evento, **attiva il sistema di allarme elettronico (TAM TAM) e avvia le procedure corrispondenti allo Stato di Allarme, Emergenza o Incidente.**

L'attivazione di uno degli stati emergenziali previsti comporta l'avvio automatico degli adempimenti previsti per gli Enti e i Servizi Aeroportuali coinvolti, in conformità con quanto stabilito dal Piano.

Nel caso in cui la situazione evolva da uno stato di pericolo inferiore a uno di livello superiore, tutte le comunicazioni e le azioni già intraprese si considerano valide e pienamente efficaci ai fini dell'applicazione delle procedure previste per il nuovo stato.

Si specifica che la denominazione di **Emergenza gialla** è utilizzata, in coerenza con la codifica ufficiale prevista dal sistema di allertamento **Tam-Tam**. Tale scelta è finalizzata a garantire uniformità terminologica, chiarezza interpretativa e continuità comunicativa tra i diversi soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza, evitando possibili ambiguità nella lettura dei livelli di attivazione e nelle

modalità di intervento.

1.12 GESTIONE DELLO STATO DI EMERGENZA AERONAUTICA NEL PERIODO DI INTERVENTO DI RIQUALIFICA DELLA PISTA DI VOLO 35L/17R – CONTESTO DELL'INTERVENTO

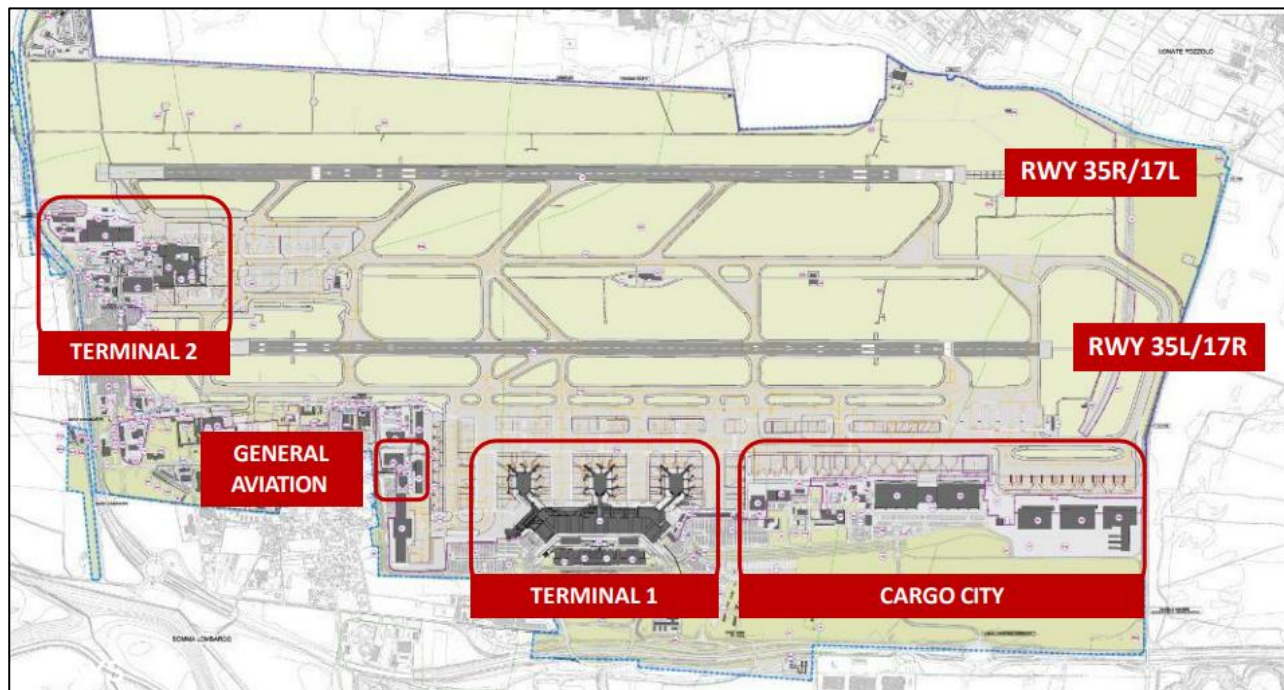
Nel corso dei lavori di riqualifica della pista 35L/17R, previsti a partire dal 16 marzo e per una durata di 55 giorni (al netto di eventuali ritardi operativi), la configurazione operativa dell'aeroporto sarà modificata rispetto all'assetto ordinario.

Tutte le operazioni di volo saranno infatti condotte in modalità **Single Runway**, con utilizzo esclusivo della pista 35R/17L.

In tale configurazione sarà possibile gestire **soltanto un evento di emergenza**; in tal senso, ogni dichiarazione di emergenza da parte di un aeromobile, comporterà l'immediata attivazione, da parte della Torre di Controllo (TWR), della procedura di Emergenza con relativa sospensione del traffico in arrivo e in partenza, fino alla conclusione dell'evento.

Contesto dell'intervento

Nel periodo di riqualifica della pista 35L/17R, l'area di cantiere, situata in posizione centrale sul sedime aeroportuale di Milano Malpensa, comporterà la temporanea indisponibilità sia della pista stessa sia dei relativi raccordi (in base alla fase lavorativa in corso). La pista 35R/17L rimarrà invece operativa senza limitazioni.



Per tutta la durata dei lavori, l'assetto operativo dell'aeroporto sarà temporaneamente modificato: le

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

aree di cantiere saranno isolate e segnalate secondo normativa, mentre i percorsi di rullaggio degli aeromobili e la viabilità dei mezzi di servizio saranno riorganizzati per ridurre al minimo le interferenze con le attività aeroportuali, mantenendo sempre i più alti standard di sicurezza e flessibilità.

L'avanzamento delle varie fasi di lavoro e i relativi scenari operativi saranno costantemente comunicati alla comunità aeroportuale, con particolare attenzione alle strutture coinvolte nella gestione delle emergenze, come il Corpo dei Vigili del Fuoco. È fondamentale che il personale sia informato sulle limitazioni dovute al cantiere, poiché eventuali operazioni di soccorso potrebbero svolgersi in concomitanza con le attività di lavoro sull'infrastruttura.

Le procedure di emergenza saranno adeguate alla nuova configurazione delle infrastrutture e agli accessi, garantendo che i mezzi di soccorso possano raggiungere rapidamente tutte le aree operative, anche in presenza di delimitazioni temporanee. La collaborazione tra Torre di Controllo, Gestore Aeroportuale e Vigili del Fuoco sarà ulteriormente rafforzata per assicurare la sicurezza delle operazioni.

Scenari operativi e fasi di lavoro

Il paragrafo illustra gli scenari operativi per la circolazione a terra degli aeromobili, elaborati in collaborazione con ENAV. I percorsi sono stati definiti per ridurre al minimo le interferenze con il cantiere e per offrire diverse soluzioni operative, così da garantire la massima flessibilità anche in situazioni impreviste.

Di seguito vengono riportati gli scenari operativi previsti per le operazioni diurne, notturne e in condizioni LVP, in relazione alle diverse fasi di lavoro.



PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA

Milano MALPENSA ED3 REV00

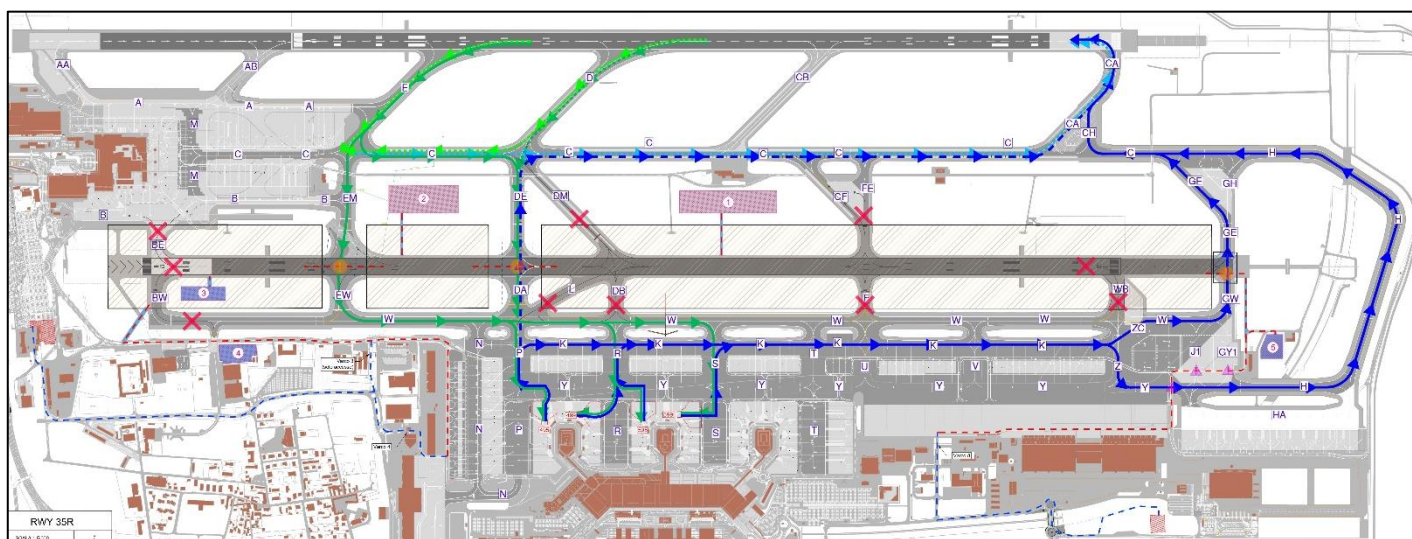
Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI

Legenda Planimetrie:

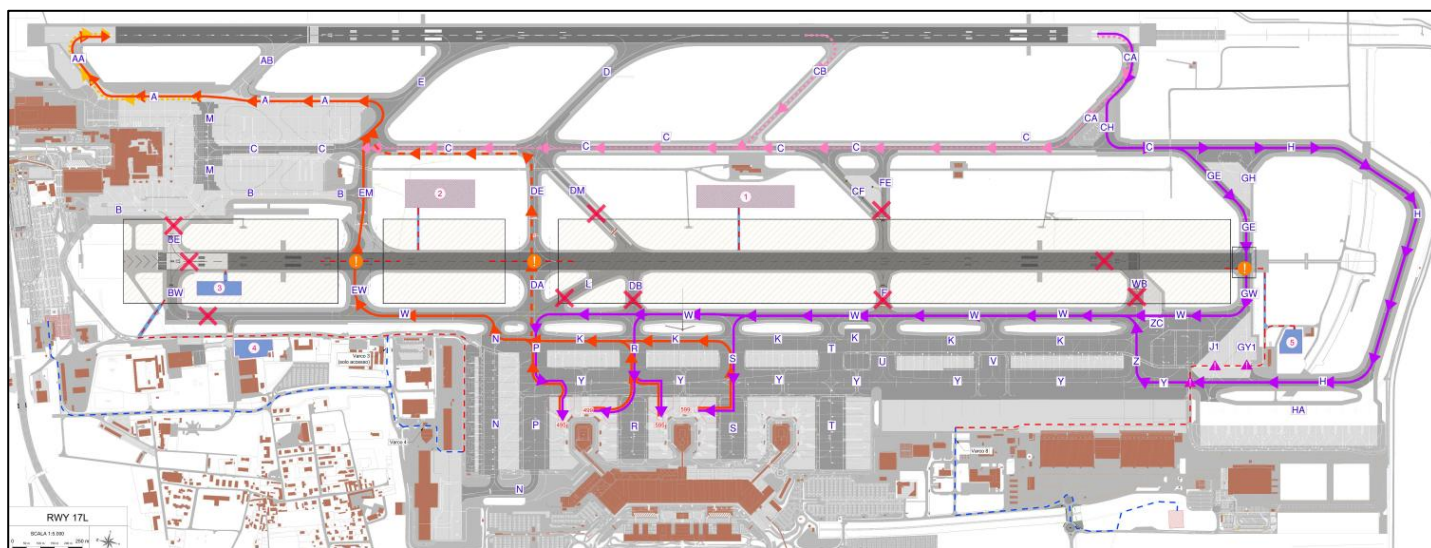
- Arrivi;
- Partenze;

FASE 1

Scenario diurno con partenza e decollo per Pista 35R (Scenario standard)



Scenario **diurno** con partenza e decollo per Pista 17L (in uso solo in caso di inversione pista in condizione di vento)



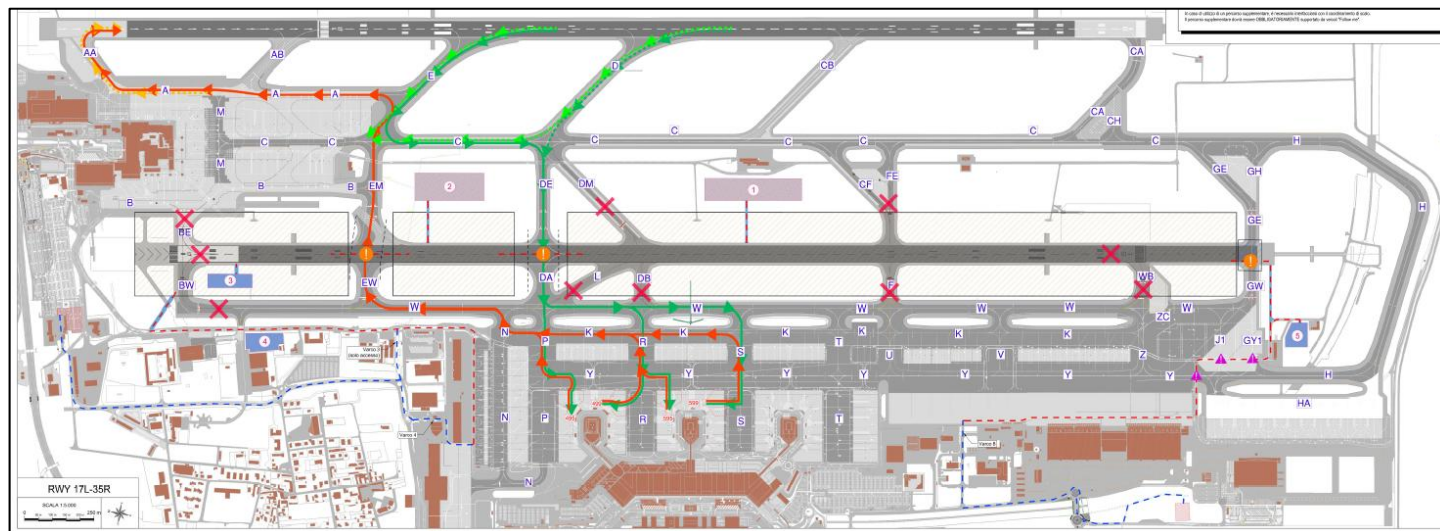


PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA

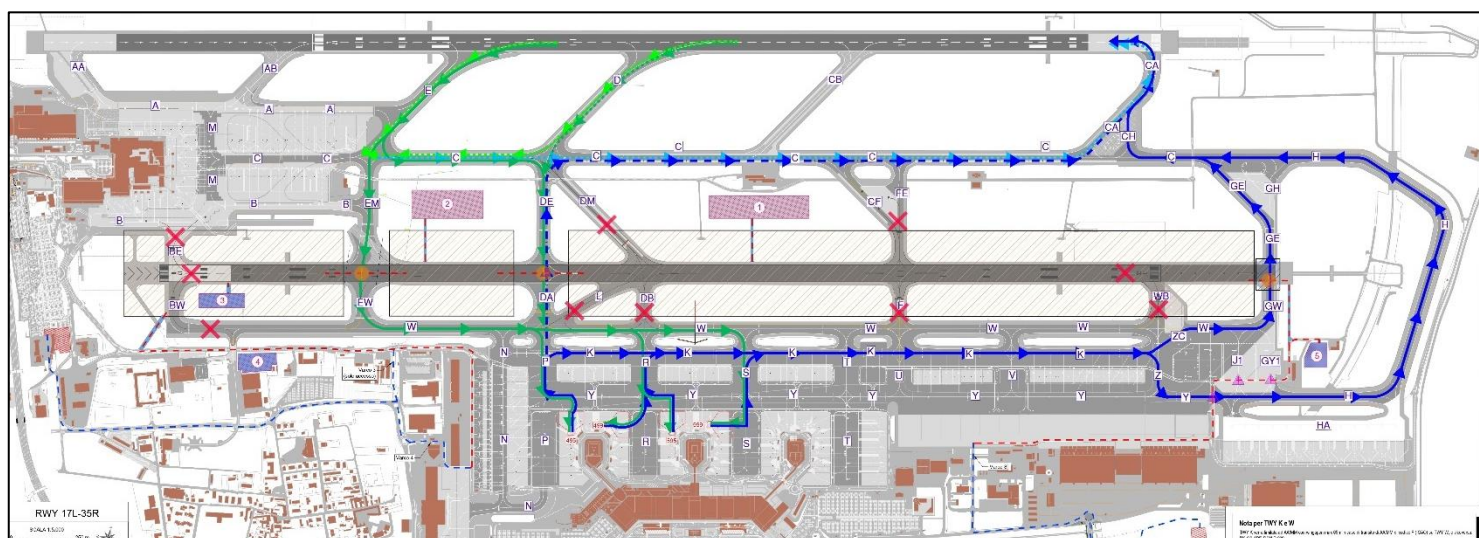
Milano MALPENSA ED3 REV00

Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI

*Scenario **notturno** con partenza per Pista 17L e decolli per Pista 35R*

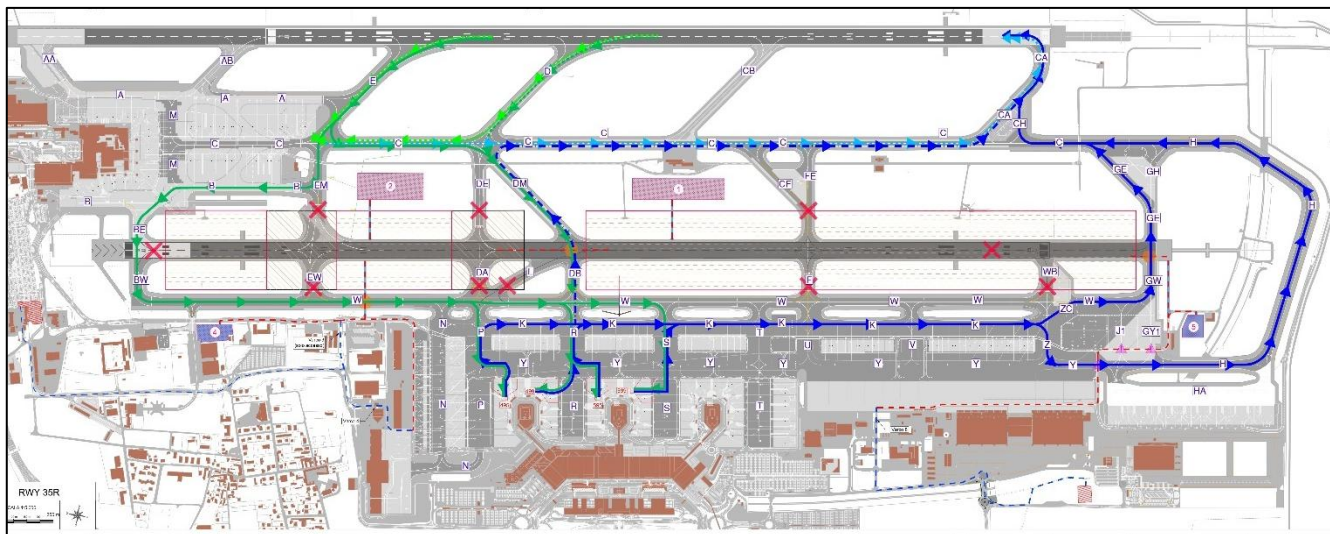


Scenario LVP con partenza e decollo per Pista 35R

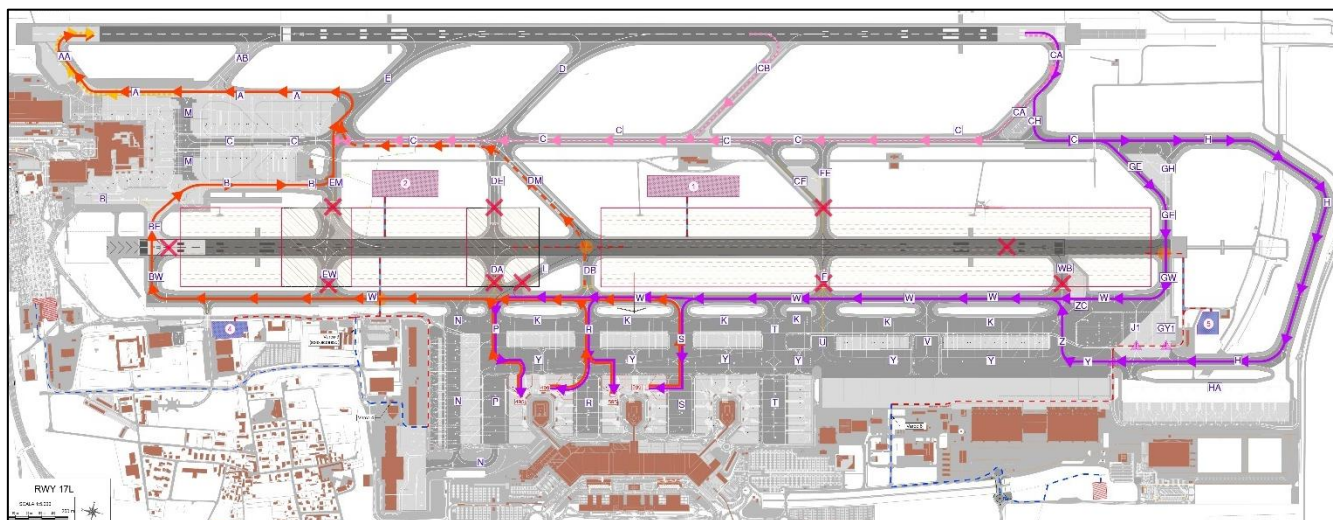


FASE 2

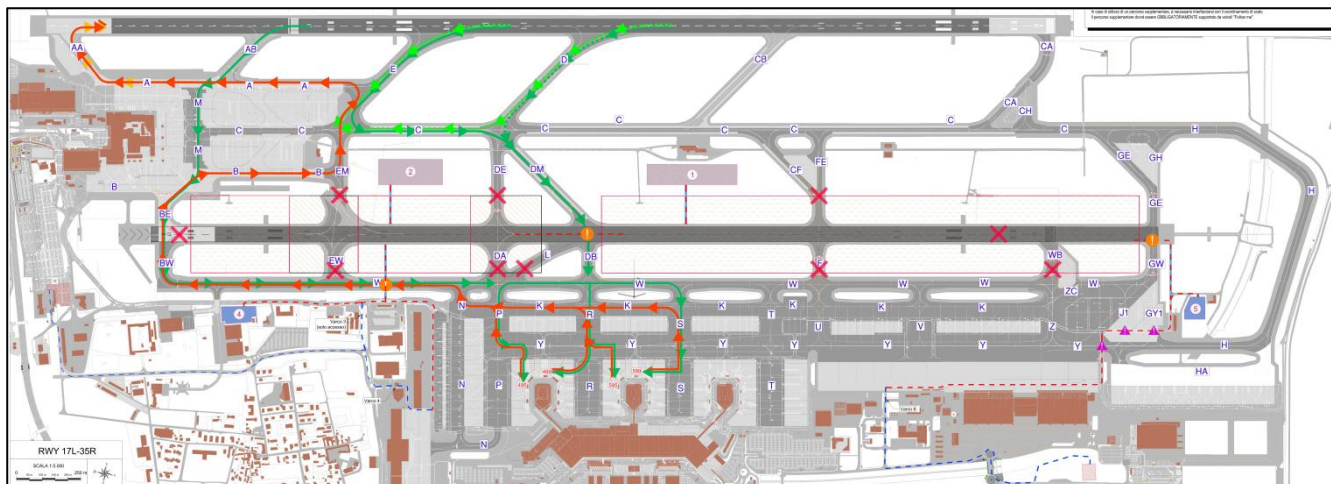
Scenario diurno con partenza e decollo per Pista 35R (Scenario standard)



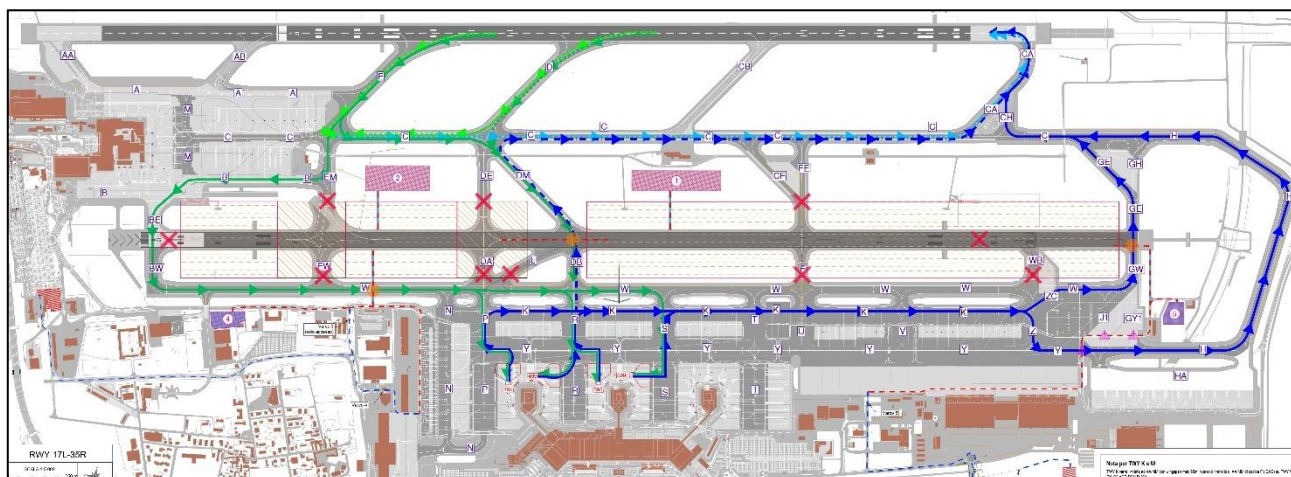
Scenario diurno con partenza e decollo per Pista 17L (in uso solo in caso di inversione pista in condizione di vento)



Scenario notturno con partenza per Pista 17L e decolli per Pista 35R



Scenario LVP con partenza e decollo per Pista 35R



Tempistiche e cronoprogramma

La durata complessiva prevista per il completamento delle opere di riqualifica che comportano la chiusura continuativa della RWY 35/17L è pari a 55 giorni, suddivisi in 35 giorni per la Fase 1, e 20 giorni per la Fase 2. Si precisa che le attività propedeutiche alla cantierizzazione, previste nella Fase 0, non richiedono la chiusura della pista di volo, mentre le attività secondarie di ripristino, successive al periodo di 55 giorni, potranno essere svolte mediante chiusure notturne programmate della pista.

1.13 MODALITA' DI UTILIZZO DELLE FREQUENZE RADIO

Alla dichiarazione dello stato di Emergenza, tutti i mezzi e gli operatori designati alla gestione dell'evento devono sintonizzarsi e mantenere l'ascolto radio sulla frequenza assegnata in funzione dell'area aeroportuale in cui si verifica l'evento, secondo i criteri di seguito riportati:

Frequenza EMER 35R – (Freq. 440.750 MHz) in AREA 35 RIGHT

Frequenza da utilizzare quando l'evento avviene nell'AREA 35 RIGHT, ovvero nell'area compresa tra il raccordo "C", fino alla perimetrale est del sedime aeroportuale (inclusa la pista 35R/17L).

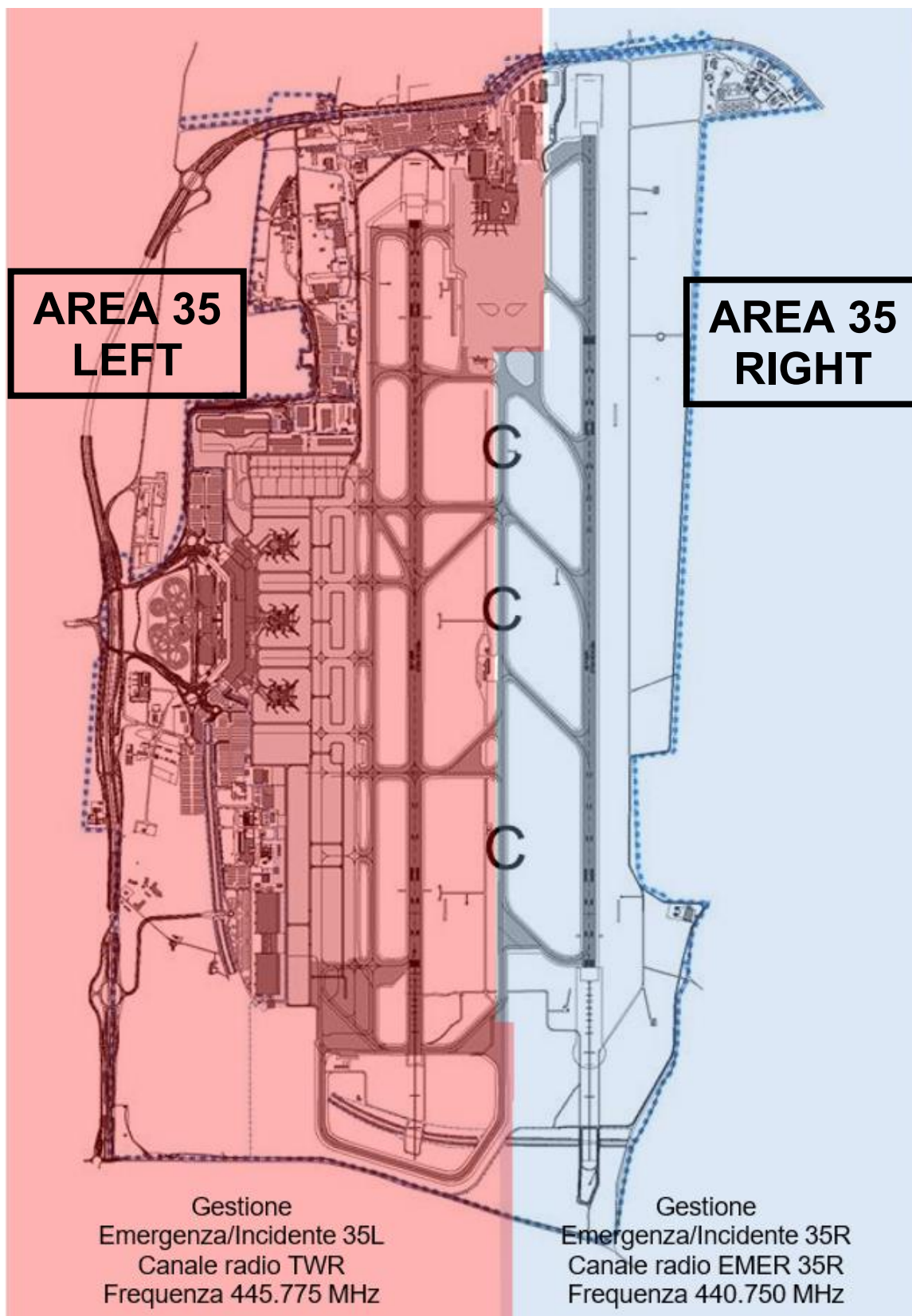
Frequenza TWR – (Freq. 445.775 MHz) in AREA 35 LEFT

Frequenza da utilizzare quando l'evento avviene nella "restante" area di movimento compreso tutto il raccordo "H" ed i piazzali di sosta T1 e T2.

Durante la gestione di un evento, il passaggio da un'area all'altra (es. a/m atterrato RWY 35R che viene scortato sino al parcheggio) NON COMPORTA né il cambio di Frequenza né la tipologia dell'emergenza dichiarata.

FREQUENZE RADIO DA UTILIZZARE NEI DIVERSI STATI

STATI	AREA 35 LEFT	AREA 35 RIGHT
ALLARME	FREQ.445.775 * (TWR)	
EMERGENZA	FREQ.445.775 * (TWR)	FREQ.440.750 (EMER 35R)
INCIDENTE	FREQ.445.775 * (TWR)	FREQ.440.750 (EMER 35R)
* compresi piazzali di sosta aeromobili T1 e T2		



	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.13.1 MAPPE RETICOLARI

Per garantire una localizzazione precisa e univoca dell'area interessata dalle operazioni, il soccorso è obbligatorio per ciascun soggetto fare esplicito riferimento alle mappe reticolari in dotazione:

All.A1 – Mappa del perimetro aeroportuale

All.A1bis – Mappa del territorio limitrofo all'aeroporto, che copre un raggio approssimativo di 8 km dal centro dell'aeroporto.

Le copie delle suddette mappe reticolari devono essere tenute ben visibili presso le sedi operative di tutti i soggetti coinvolti nelle operazioni di emergenza, nonché a bordo dei veicoli impiegati per il soccorso.

Nota: la rappresentazione dell'area nella mappa non implica in alcun modo l'applicazione del PEA al di fuori del sedime aeroportuale, dove si applica il Piano Provinciale.

1.13.2 INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO in caso di INCIDENTE E COORDINAMENTO

La gestione di qualsiasi evento qualificato come **Stato di Allarme, Emergenza o Incidente** si sviluppa attraverso una sequenza temporale coordinata e ben definita, durante la quale tutti i soggetti coinvolti operano secondo le proprie responsabilità, competenze e procedure operative.

Nelle fasi iniziali dell'incidente immediatamente dopo il verificarsi dell'evento, vengono attivate le squadre di soccorso e gli enti competenti, che intervengono attenendosi alle disposizioni del Piano di Emergenza e ai protocolli operativi di ciascuna organizzazione. Fin da questo momento, l'accesso all'area dell'evento è strettamente regolamentato e consentito esclusivamente al personale autorizzato e dotato delle necessarie identificazioni, per garantire riconoscibilità e prevenire interferenze con le operazioni di soccorso.

Contestualmente all'avvio delle operazioni di soccorso viene assunto il coordinamento tecnico da parte del **Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS)** del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco, che si configura come **Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS)**. Tale figura, chiaramente identificabile mediante idonei dispositivi di riconoscimento (giubbotto con scritta ROS), garantisce un'immediata individuazione anche in condizioni di scarsa visibilità.

Durante l'intera durata dell'emergenza, il DTS mantiene la responsabilità del coordinamento di tutte le attività tecniche e di soccorso, assicurandone la coerenza operativa e l'efficacia d'intervento fino alla completa risoluzione dell'evento o all'eventuale avvicendamento con altro responsabile del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Nella fase conclusiva, una volta cessate le condizioni di emergenza, le operazioni vengono progressivamente chiuse sotto la direzione del DTS, fino alla piena restituzione dell'area alla normale operatività.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.14 TEMPO DI RISPOSTA DEL SERVIZIO DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

Il tempo di risposta del Servizio di Soccorso e Lotta Antincendio, in **area di manovra** ed in condizioni di buona visibilità diurna e con superficie di movimento priva di contaminazione acquosa e/o nevosa, **non eccede i 3 minuti**, con un obiettivo operativo di 2 minuti in ciascun **punto della pista**; il tempo decorre dalla **notifica dello stato di incidente fino al momento in cui il primo mezzo antincendio è in grado di applicare la schiuma con un rateo non inferiore al 50% della portata** (*discharge rate foam solution*) come previsto da EASA AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2).

Inoltre, per soddisfare i requisiti prestazionali i mezzi successivi al primo, necessari a garantire l'erogazione complessiva degli agenti estinguenti prevista dalla Tabella 1, devono raggiungere l'area **entro 1 minuto dall'arrivo del primo mezzo** (ref. AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2)(c);

Per le aree di movimento **diverse dalle piste** non è previsto un valore normativo di riferimento per i tempi di risposta; tuttavia, nell'ottica del miglioramento continuo, il Gestore Aeroportuale e i Vigili del Fuoco ne garantiscono il monitoraggio e l'analisi periodica, al fine di individuare eventuali interventi di ottimizzazione.

1.15 ACCESSO E MOVIMENTO DEI MEZZI DI SOCCORSO IN AREA DI MANOVRA

L'accesso e la **circolazione ai mezzi di soccorso in Area di Manovra** è consentito esclusivamente quando è garantito un contatto radio bilaterale costante con la Torre di Controllo.

I veicoli dotati di apparato **transmitter**, coinvolti nelle operazioni di emergenza in Area di Manovra, devono attivare il dispositivo.

Ai fini della **separazione tra veicoli e aeromobili**, ogni accesso per tutti i mezzi, inclusi quelli per il soccorso, **corre l'obbligo di richiedere e ricevere preventiva autorizzazione dalla Torre di Controllo per interessare l'Area di Manovra** in tutti gli stati emergenziali disciplinati dal presente Piano

L'accesso di **mezzi e persone privi di apparato radio** è consentito **solo se scortati** da veicoli abilitati al contatto radio bilaterale.

La **richiesta di autorizzazione all'accesso** su singole porzioni o sull'intera Area di Manovra può essere **sospesa** qualora il **COE** disponga la **chiusura o la limitazione** delle aree interessate, al fine di agevolare la movimentazione dei mezzi sul luogo dell'incidente.

In caso di **emergenza o incidente eventuali lavori in corso** in Area di Manovra devono essere immediatamente sospesi, e l'area deve essere prontamente sgomberata.

1.15.1 ACCESSO IN AIRSIDE E PUNTO DI RADUNO PER I MEZZI DI SOCCORSO

Nel caso in cui, a seguito di un incidente aereo, le risorse di mezzi e personale di soccorso disponibili in aeroporto risultino insufficienti, l'accesso al sedime aeroportuale da parte dei mezzi e del personale esterni avverrà attraverso il Varco 2.

Nell'area adiacente a tale varco, lato airside, è istituito il punto di raduno per i mezzi interni ed esterni dedicati alla gestione dell'emergenza. Tale area è identificabile tramite segnaletica chiaramente visibile da più direzioni. *(qualora il Varco 2 risultasse inagibile, il COE potrà disporre l'utilizzo del Varco 3 come accesso alternativo, definendo contestualmente l'eventuale area associata quale nuovo punto di raduno).*

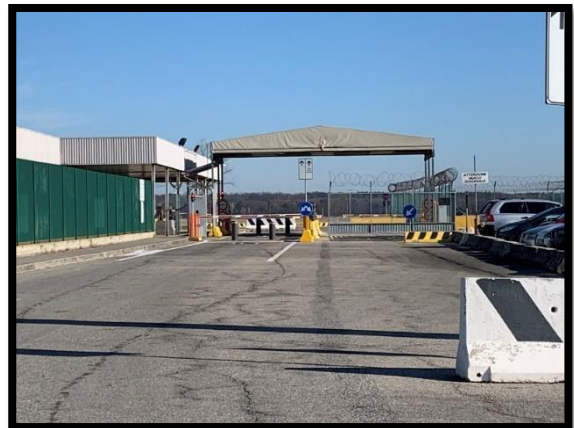
Le coordinate GPS di entrambi i varchi sono riportate nell'All.A1 - Perimetro Aeroportuale e rese disponibili alla Centrale Operativa di AREU.



Punto di Raduno Varco 2



Varco 2



Varco 3

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.15.2 COORDINAMENTO DEI SOCCORSI SANITARI IN CASO DI INCIDENTE AEREO

Dopo l'avvio delle prime operazioni di soccorso e una valutazione preliminare della gravità dell'evento, **il DTS conferma via radio** l'avvenuta messa in sicurezza dell'area dell'incidente e dispone l'intervento dei mezzi di soccorso sanitario, fornendo indicazioni precise per la loro dislocazione; contestualmente il Medico di Airport First Aid Services assume il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari (**DSS**).

Il Direttore del TRIAGE, medico o in sua assenza infermiere professionale, si rapporta al DSS ed è incaricato di coordinare le operazioni di TRIAGE iniziale.

Qualora le esigenze lo richiedano, **il DSS può disporre l'immediato utilizzo della "scorta intangibile"** di Airport First Aid Services (Allegato L). Nei casi di Emergenza e Incidente, il Medico di Airport First Aid Services provvede a richiedere l'intervento di AREU.

Per garantire l'efficacia della notifica dell'evento, le modalità di allertamento di AREU prevedono due distinte chiamate da parte di Airport First Aid Services:

- **La prima**, contestuale all'acquisizione dell'evento, è **finalizzata alla notifica dello Stato di Emergenza o Incidente**.
- **La seconda**, effettuata non appena disponibili, riguarda **la comunicazione delle informazioni utili ai fini del soccorso sanitario**.

A seguito della prima notifica, **SOREU avvia comunque le procedure di intervento**, in attesa di ulteriori dettagli. All'arrivo del personale inviato da SOREU, il medico designato da quest'ultima assume il ruolo di DSS, prendendo in carico la gestione completa delle operazioni sanitarie, mentre **il medico di Airport First Aid Services collabora con il DSS e garantisce il coordinamento con il COE**.

1.15.3 AREE DI PRIMO SOCCORSO

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

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

Secondo le necessità, tali Aree verranno perimetrate dal personale del Gestore Aeroportuale e presidiate dalle Forze di Polizia, come previsto nella parte relativa agli adempimenti di competenza.

1.15.4 AREA DI RACCOLTA TEMPORANEA DELLE SALME

Nell'eventualità in cui l'**incidente** occorso provochi vittime, verrà stabilita, presso l'hangar Lufthansa Technik, **un'area di raccolta temporanea delle salme** in attesa del successivo trasferimento nelle idonee strutture di medicina legale.



1.15.5 CUSTODIA E RIMOZIONE DEL RELITTO

Una volta assicurate le attività di soccorso e sentita l'autorità giudiziaria territorialmente competente, il relitto ed il suo contenuto saranno isolati e resi disponibili alle Autorità competenti delle indagini giudiziarie e aeronautiche, secondo le previsioni del Reg UE 996/2010 Art.13 in materia di protezione delle prove in caso di incidente e reportistica.

Successivamente il Gestore Aeroportuale, su indicazione del COE, provvederà ad attivare la procedura di rimozione del relitto così come previsto dal Cap. 21 del Manuale di Aeroporto.

1.15.6 OPERAZIONI SUI PIAZZALI

Per l'intera durata dello Stato di Incidente le operazioni di imbarco sono sospese; in caso di dichiarazione dello Stato di Emergenza, le operazioni di imbarco sui piazzali potranno essere sospese a discrezione dell'ADM del Gestore Aeroportuale.

Le operazioni di rifornimento carburante saranno sospese per l'intera durata dello Stato di Emergenza e/o Incidente.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 1 DISPOSIZIONI GENERALI
--	---	--

1.15.7 CHIUSURA DEGLI STATI DI ALLARME E/O EMERGENZA

Qualora lo sviluppo degli eventi che hanno determinato lo **Stato di Allarme o di Emergenza** non abbia prodotto conseguenze operative o danni, **la Torre di Controllo**, previo confronto con:

- **il Comandante dell'aeromobile;**
- **il ROS dei Vigili del Fuoco**, per la conferma del ripristino del servizio antincendio;
- **l'ADM**, in merito all'esito dell'ispezione visiva dell'Area di Movimento interessata,

procede alla notifica della cessazione dello stato in corso, trasmettendo il segnale di "**CESSATO EVENTO**" tramite il dispositivo TAM-TAM.

Contestualmente, il Medico di Airport First Aid Services provvede a notificare ad AREU la chiusura dello Stato di Allarme/Emergenza, secondo le modalità previste.



PARTE 2

Verifica ed Aggiornamento del Piano

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	PARTE 2 – VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO
--	---	---

2.1 STESURA, GESTIONE ED AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA (PEA)

I contenuti del Piano di Emergenza Aeronautica (PEA), come previsto dal Regolamento Europeo applicabile, sono sottoposti ad approvazione nell'ambito del procedimento di Sorveglianza della Certificazione di Aeroporto.

Al fine di assicurarne la corretta applicazione, il documento predisposto dal Gestore Aeroportuale è preliminarmente valutato dalla Direzione Territoriale ENAC e successivamente illustrato e condiviso in una riunione dedicata dell'Aerodrome Emergency Committee (AEC), alla quale partecipano tutti i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

In tale ambito, ciascun Ente/Soggetto approva la sezione di propria competenza e provvede ad adottare idonee procedure interne coerenti con quanto previsto dal PEA.

In presenza di osservazioni o divergenze relative ad aspetti ritenuti rilevanti, il Gestore Aeroportuale procede alla revisione del documento al fine di pervenire a una soluzione condivisa tra le parti coinvolte. Qualora non sia possibile raggiungere un accordo, la definizione della versione definitiva del documento è rimessa alla Direzione Territoriale ENAC competente.

Completato il processo di condivisione, il Gestore Aeroportuale redige la versione finale del PEA che viene inserita nel Manuale d'Aeroporto con i relativi allegati.

Al termine delle consultazioni dell'AEC, la Direzione Territoriale ENAC adotta formalmente il Piano mediante apposita Ordinanza, previa verifica del corretto riparto di compiti e responsabilità tra i soggetti coinvolti, e della conformità del Piano alle norme di riferimento applicabili.

Ogni soggetto individuato nel PEA è responsabile della corretta conservazione, applicazione e dell'aggiornamento della copia in proprio possesso.

Tutti gli Enti e i Servizi aeroportuali coinvolti nella gestione delle emergenze sono tenuti a comunicare tempestivamente al Gestore Aeroportuale qualsiasi variazione relativa a:

- recapiti telefonici;
- contatti con organizzazioni esterne;
- dotazioni di apparati e mezzi;
- referenti/responsabili dei settori coinvolti;
- ogni altra informazione che possa influire sulle procedure previste dal PEA.

Il Gestore Aeroportuale effettua inoltre con cadenza annuale un aggiornamento dei contatti di emergenza forniti da vettori e handler, al fine di garantirne l'aggiornamento continuo e l'efficacia operativa.

Modalità di presentazione delle richieste di modifica al PEA

Oltre ai confronti periodici in ambito AEC, eventuali richieste di modifiche al PEA possono essere anticipate al Gestore al seguente indirizzo e-mail: erp@seamilano.eu

Il Gestore Aeroportuale provvede a:

- registrare le richieste pervenute;
- valutarne la coerenza normativa, operativa e procedurale;

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	PARTE 2 – VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO
--	---	---

- presentarle ad ENAC e poi nell' ambito dell' AEC, secondo quanto stabilito nel presente capitolo.

Modifiche soggette ad approvazione del Team di Sorveglianza

Il PEA è emendabile secondo le modalità definite nelle Linee Guida ENAC n. 003/2019 che individuano i casi in cui le variazioni richiedono approvazione formale del Team di Sorveglianza nell'ambito del processo di certificazione aeroportuale.

Modifiche emendabili senza approvazione del Team di Sorveglianza

Rimangono comunque consentite, previa valutazione dell'AEC, le modifiche che ai sensi dell'Allegato 5 del Manuale SMS del Gestore (Change Procedurale), non richiedono l'approvazione del Team di Sorveglianza.

Tali modifiche comprendono:

- modifiche derivanti da azioni correttive conseguenti ad esercitazioni o emergenze reali, coerenti con il quadro normativo e senza impatti sul riparto di compiti e responsabilità degli attori coinvolti;
- modifiche relative a infrastrutture o mezzi di supporto (es. individuazione di nuove sale di accoglienza, tipologia di risorse o mezzi impiegati), previo confronto in ambito AEC;
- modifiche a riferimenti, recapiti e contatti dei soggetti coinvolti.

2.2 SIMULAZIONI FULL SCALE E RUOLO DELL'AERODROME EMERGENCY COMMITTEE (AEC)

Per garantire il massimo beneficio dalle simulazioni di emergenza full scale, è necessario testare periodicamente l'intero PEA. A tale scopo è stato istituito l'Aerodrome Emergency Committee (AEC), **con il compito specifico di analizzare, testare e rivalutare il Piano.**

Il Comitato è composto da **rappresentanti qualificati di tutti i soggetti coinvolti** nell'applicazione del PEA, ciascuno dotato di adeguata autorità e delega, con responsabilità in materia di predisposizione e gestione degli interventi (*crisis preparedness and management*).

I soggetti titolati a partecipare all'AEC corrispondono a quelli chiamati ad intervenire nel COE e sono elencati nel capitolo "Responsabilità, ruoli e funzioni".

In particolare, l'AEC:

- **Si riunisce** almeno due volte all'anno per valutare l'efficacia del Piano;
- **Condivide e definisce il programma** delle simulazioni, stabilendone tipologia, scenari e pianificazione;
- **Attiva il gruppo di lavoro** dedicato e formato denominato Observer Critique Team, incaricato di osservare e valutare le esercitazioni.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	PARTE 2 – VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO
--	---	---

Per ogni riunione, inclusi i debriefing post-simulazione, viene redatto un verbale ufficiale, che viene trasmesso a tutti i membri del Comitato.

2.3 SIMULAZIONI

La valutazione dell'adeguatezza e dell'efficacia del presente PEA, viene effettuata attraverso lo **svolgimento di simulazioni periodiche**, finalizzate a testare la capacità di risposta del personale, dei mezzi e delle attrezzature del Gestore Aeroportuale, nonché di ciascun Ente coinvolto nelle operazioni di soccorso. Ogni Ente è tenuto a dotarsi preventivamente di un proprio Piano di Emergenza interno e di procedure operative di sicurezza, in coerenza con quanto previsto dal PEA.

La programmazione annuale delle simulazioni, sia full scale che parziali, è proposta dal Gestore Aeroportuale nell'ambito delle attività dell'Aerodrome Emergency Committee (AEC).

Eventuali aggiornamenti e/o modifiche del Piano sono proposti e condivisi in funzione degli esiti delle simulazioni.

Il Piano viene valutato periodicamente attraverso le seguenti tipologie di simulazione, ciascuna delle quali è associata a obiettivi specifici; le principali tipologie includono:

SIMULAZIONI FULL SCALE: Obiettivi e modalità operative

Le **simulazioni full scale** coinvolgono tutti i soggetti a cui il Piano di Emergenza Aeronautica (PEA) attribuisce ruoli e funzioni. Gli Enti partecipanti devono essere informati con **congruo anticipo** e devono conoscere il PEA, sviluppando i propri **piani di emergenza interni** in coordinamento con esso.

Ogni esercitazione ha l'obiettivo di **verificare la validità complessiva del Piano**, includendo scenari diversificati per ubicazione e tipologia, al fine di coprire nel tempo un ampio spettro di eventi. È essenziale definire **obiettivi specifici** per ciascuna simulazione, come ad esempio:

- **Verifica della risposta** in condizioni meteo avverse e in orario notturno;
- Gestione di emergenze con aeromobili che trasportano **merci pericolose**, garantendo il massimo realismo.

Le simulazioni full scale sono **programmate con cadenza annuale**; ogni esercitazione è preceduta da **riunioni di pianificazione e briefing operativi**, e seguita da un **debriefing** per analizzare comportamenti, criticità e proporre eventuali rettifiche.

Le simulazioni full scale avvengono in **area airside** con attivazione del PEA, e possono comportare **limitazioni operative**, inclusa la ridotta disponibilità di mezzi antincendio e la **chiusura parziale o totale dello scalo**.

La definizione dello scenario simulato è curata dal **Safety Action Group**, composto da rappresentanti del Gestore (Direzione Operations e Safety Management System), **ENAV**, **ENAC** e

PEA Rev 09/03/2026 Manuale d'Aeroporto ED3 Rev.0 All.1	Pagina 57 di 105
---	------------------

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	PARTE 2 – VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO
--	---	---

dall'**operatore aereo coinvolto**, con particolare attenzione ai **rischi residui** e alla **movimentazione degli aeromobili**.

SIMULAZIONI DI EMERGENZA PARZIALI: obiettivi e modalità operative

Le simulazioni parziali, pianificate dal Gestore Aeroportuale nell'ambito dell'AEC, anche su proposta dei suoi membri, **mirano a testare uno o più segmenti** del PEA, coinvolgendo selettivamente gli enti interessati.

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

- **Verificare procedure** specifiche e il livello di addestramento del personale;
- **Valutare modifiche** al Piano o azioni correttive post-simulazione full scale;
- **Addestrare** nuovo personale;
- **Testare** nuovi mezzi, infrastrutture o attrezzature.

Sebbene l'addestramento continuo del personale RFFS sia obbligatorio, secondo l'ADR.OPS.B.010, tale attività non può considerarsi sostitutiva all'effettuazione di simulazioni parziali, debitamente strutturate.

Gli scenari vengono definiti in base alle criticità emerse o agli aspetti del Piano che necessitano verifica periodica.

Le simulazioni possono trattare singoli elementi o aggregarli in un'unica esercitazione.

Gli esiti vengono analizzati e discussi all'interno dell'AEC, per valutare eventuali azioni correttive.

SIMULAZIONI DI EMERGENZA TABLE TOP: obiettivi e modalità operative

Le simulazioni di emergenza "Table Top" sono esercitazioni a tavolino, svolte senza impiego di mezzi o risorse operative sul campo, durante le quali tutti gli Enti coinvolti nel PEA analizzano e discutono uno scenario di emergenza, seguendo le procedure previste; si tratta di esercitazioni discussion-based, in cui il "regista" della simulazione introduce progressivamente degli *inject* (eventi o variazioni dello scenario) e ciascuna funzione descrive le azioni che intraprenderebbe, consentendo di testare coordinamento, flussi informativi, processi decisionali e capacità di applicazione del PEA in condizioni controllate ma realistiche.

Le simulazioni TABLE TOP vengono organizzate con l'obiettivo di:

- **Rafforzare** la comprensione reciproca di ruoli e procedure;
- **Verificare**, a intervalli regolari, la chiarezza e l'efficacia delle azioni previste;
- **Testare** modifiche procedurali;
- **Preparare** esercitazioni full scale.

Gli Enti coinvolti vengono selezionati in base allo scenario da testare. Durante le sessioni, si

PEA Rev 09/03/2026 Manuale d'Aeroporto ED3 Rev.0 All.1	Pagina 58 di 105
---	------------------

raccolgono contributi esperienziali utili a individuare integrazioni procedurali, strumentali e informative, partendo dagli esiti delle simulazioni precedenti e dalle azioni correttive adottate.

2.4 PIANIFICAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLE SIMULAZIONI

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

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

2.5 DE-BRIEFING

In seguito allo svolgimento delle simulazioni, dell'attivazione dello Stato di Incidente o al manifestarsi di anomalie in fase di attivazione del PEA, il Gestore convoca l'Aerodrome Emergency Committee, allo scopo di definire e valutare i risultati dell'esercitazione in termini di raggiungimento degli obiettivi e/o di carenze riscontrate.

Nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee:

- Ciascun Ente, per le parti di propria competenza, può promuovere eventuali modifiche e/o integrazioni al Piano di Emergenza;
- A fronte delle eventuali criticità riscontrate in fase di esercitazione o di eventi reali, si individuano eventuali azioni correttive;
- Rispetto all'azione correttiva individuata, si individua il Process Owner indicando i tempi stimati di implementazione che vengono monitorati in ambito AEC;

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	PARTE 2 – VERIFICA E AGGIORNAMENTO DEL PIANO
--	---	---

- Il Gestore acquisisce evidenze dai soggetti interessati delle azioni correttive intraprese dandone ritorno nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee. A tal fine il Gestore predispone un apposito Form nel quale tenere traccia delle suddette azioni.

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

2.6 AGGIORNAMENTI

A seguito delle verifiche, tutti i soggetti coinvolti nell'applicazione del Piano di Emergenza, qualora ravvisassero criticità di intervento nel corso delle simulazioni, sono tenuti a trasmettere la propria proposta di emendamento al Piano al Gestore Aeroportuale, il quale provvede, a seguito di opportuna valutazione, anche nell'ambito dell'Aerodrome Emergency Committee ad inserirla nel Piano al fine della eventuale successiva approvazione/adozione da parte dell'ENAC. Per la presentazione delle richieste di modifiche al PEA, si rimanda al paragrafo 2.1 "stesura gestione ed aggiornamento del Piano di Emergenza Aeronautica".

Gli aggiornamenti sono segnalati all'interno del documento con barra laterale.



PARTE 3

Piano di assistenza alle vittime di incidenti e ai loro familiari

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

3.1 INTRODUZIONE AL PIANO DI ASSISTENZA

La presente sezione definisce il ruolo del Gestore Aeroportuale nell'ambito delle proprie competenze, con riferimento alla predisposizione del Piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari. In particolare, SEA è responsabile dell'individuazione e della messa a disposizione delle risorse organizzative, di personale e logistiche necessarie per adempiere ai compiti previsti dal Regolamento ENAC "Redazione e gestione del Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari" – Ed. n. 1 del 05/05/2023, nonché da quanto stabilito nel presente Piano di Emergenza

3.2 SALE DI ASSISTENZA

A seguito della dichiarazione dello **Stato di Incidente** e sulla base delle prime informazioni disponibili sulla natura dell'evento, il Gestore Aeroportuale, in coordinamento con tutti gli attori coinvolti nel presente Piano, provvede alla predisposizione di sale dedicate all'assistenza delle persone direttamente coinvolte e dei loro familiari.

Gli spazi individuati sono stati selezionati tenendo conto dei seguenti criteri:

- **Allestimento** e logistica delle aree, con predisposizione delle risorse necessarie;
- **Accesso** controllato e presidio tramite personale Security SEA e Forze dell'Ordine;
- **Modalità** di trasporto e raggiungimento delle persone coinvolte, con definizione di percorsi ottimizzati e nel pieno rispetto della privacy;
- **Accettazione** e registrazione mediante moduli predisposti dal Gestore Aeroportuale e/o dalla Compagnia Aerea;
- **Assistenza** di prima necessità e supporto psico-sociale, garantiti da personale qualificato di enti terzi appositamente formati;
- **Individuazione** e formazione del personale dedicato all'assistenza;
- **Comunicazione** interna allo scalo, inclusa la messaggistica da utilizzare sui sistemi informativi aeroportuali.

Le mappe delle aree di assistenza sono riportate nell'Allegato N del presente Piano.

Nel caso in cui l'incidente coinvolga un aeromobile di Aviazione Generale, l'Airport Duty Manager fornirà indicazioni alternative in base alla natura dell'evento e alle effettive esigenze di ricevimento, assistenza e comunicazione. Indipendentemente dalla localizzazione dell'incidente (sia nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale che in aree più distanti) il Gestore Aeroportuale attiverà comunque il Piano di assistenza alle vittime e ai loro familiari, secondo quanto previsto dalla procedura di interfaccia con i piani territoriali in caso di incidente esterno al sedime.

La comunicazione dell'eventuale decesso ai familiari delle vittime è di competenza delle Forze dell'Ordine, eventualmente coadiuvate da personale specializzato nel supporto emotivo e psicologico.

I coordinatori del Gestore Aeroportuale presenti nelle sale di assistenza garantiscono il costante allineamento informativo con il COE.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

3.2.1 SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO

Situata presso la Sala Riunioni della Direzione Operations Malpensa Terminal 1 (3° piano DIROPS 2) ha la funzione di accogliere i familiari dei membri dell'equipaggio.

Al fine di garantire la tutela della privacy, la sala è presidiata da personale SEA Security e delle Forze dell'Ordine. L'accesso è consentito solo ai familiari dei membri dell'equipaggio e al personale di assistenza del care team aeroportuale.

L'area è dotata di sedute, servizi igienici e telefoni. Generi di conforto sono messi a disposizione dal Gestore e/o dal vettore coinvolto attivando gli operatori "Food and Beverages".

3.2.2 SALA ASSISTENZA PASSEGGERI (Survivor Reception Centre)

Non appena dichiarato lo **Stato di Incidente**, e sulla base delle prime informazioni disponibili sulla natura dell'evento, le Forze di Polizia, in collaborazione con la **Dogana** e con il supporto del personale del **Servizio Security del Gestore Aeroportuale**, avviano lo sgombero dell'Area Partenze del Terminal 1 (gate da A24 a A30).

Tale area viene destinata all'accoglienza dei passeggeri classificati come codici verdi durante la fase di triage. A seguito della conferma da parte del **COE** circa la disponibilità e il presidio della sala, i passeggeri codici verdi provenienti dal luogo dell'incidente vengono accompagnati al SRC tramite autobus, sotto la supervisione di almeno un operatore sanitario.

L'obiettivo principale del Survivor Reception Center (SRC) è il riconoscimento e il ricongiungimento con i familiari delle persone direttamente coinvolte nell'incidente.

Gli **addetti all'assistenza** si attivano per soddisfare le necessità primarie dei passeggeri, registrando le generalità di ciascuno su appositi moduli (vedi All.N), messi a disposizione dal Gestore Aeroportuale e/o dal Vettore coinvolto. Le attività si svolgono utilizzando gli strumenti disponibili e, ove necessario, richiedendo supporto al COE.

Il **personale dedicato all'assistenza dei codici verdi** accede in airside attraverso la Sala Vivaldi, presidiata dal personale Security SEA e dalla Guardia di Finanza. Gli eventuali ricongiungimenti vengono gestiti dai Coordinatori del Gestore, che accompagnano i passeggeri illesi fino alla Sala Vivaldi attraverso l'uscita A26.

Qualora sia previsto il controllo passaporti, per autorizzare l'uscita dal SRC sarà necessario concordare con la Polizia di Stato le modalità di effettuazione del controllo.

L'area è dotata di sedute, servizi igienici e telefoni. Il Gestore Aeroportuale e/o il Vettore coinvolto provvedono alla fornitura di generi di conforto, attivando gli operatori del servizio Food and Beverages.

Il supporto psico-sociale è garantito da psicologi SIPEM, specificamente formati per la gestione delle emergenze. Nel caso in cui l'incidente riguardi un aeromobile di Aviazione Generale, con un numero

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

limitato di passeggeri, il Direttore dei Soccorsi Sanitari potrà disporre l'invio dei passeggeri codici verdi presso gli Airport First Aid Services, informando il COE se già operativo, o in **alternativa** l'**Airport Duty Manager**.

3.2.3 SALA ACCOGLIENZA FAMILIARI (Friends and Relatives Reception Centre)

Situata presso il Malpensa Centre del Terminal 1, viene predisposta da personale SEA Security ed ha la funzione di accogliere i familiari delle persone coinvolte nell'incidente.

Al fine di tutelare la privacy dei familiari, l'area compresa tra la porta 1 e la porta 2 degli Arrivi viene transennata e presidiata da personale SEA Security e Forze dell'Ordine. L'accesso è consentito solo ai familiari delle vittime ed al personale di assistenza (care team).

Su appositi moduli (Allegato N del presente Piano) messi a disposizione dal Gestore e/o del Vettore coinvolto, vengono registrate le generalità dei familiari ai fini del ricongiungimento.

Il supporto di natura psico-sociale è assicurato da psicologi di SIPEM, specificamente formato.

Su indicazione del COE, i familiari saranno convocati tramite annunci speaker presso un info desk, o ad un banco di registrazione. Da lì, accompagnati da personale del Gestore/Vettore e/o proprio Handler delegato, al Malpensa Centre.

In aggiunta, nel caso l'incidente riguardasse un Vettore operante al Terminal 2, vengono messe a disposizione dei familiari delle navette dedicate per raggiungere il Malpensa Centre.

Eventuali ricongiungimenti vengono gestiti dai Coordinatori del Gestore presenti in ciascuna sala, i quali accompagnano i familiari in Sala di Ricongiungimento (Sala Vivaldi), attraverso il passaggio dalla Sala Albinoni.

L'area è dotata di sedute, telefoni e servizi igienici. Generi di conforto sono messi a disposizione dal Gestore e/o dal Vettore coinvolto, attivando gli operatori "Food and Beverages".

3.2.4 SALA DI RICONGIUNGIMENTO (Reunion Area)

Situata presso la Sala Vivaldi, è il luogo deputato al ricongiungimento tra passeggeri illesi e familiari, nel pieno rispetto della privacy delle persone coinvolte.

Al fine di tutelare la privacy, l'area è presidiata da personale SEA Security e Forze dell'Ordine. L'accesso è consentito solo ai familiari e alle persone direttamente coinvolte nell'evento. In aggiunta, se necessario, potrà essere richiesto supporto di natura psico-sociale da psicologi di SIPEM, specificamente formati.

Il coordinatore del Gestore, presente nella Sala, prende nota su apposito registro dei ricongiungimenti effettuati (Allegato N del presente Piano).

La sala è dotata di sedute e servizi igienici. Generi di conforto sono messi a disposizione dal Gestore

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

e/o dal Vettore coinvolto, attivando gli operatori “Food and Beverages”.

3.2.5 SALA ASSISTENZA MEMBRI D'EQUIPAGGIO

Situata presso la Sala Riunioni della Direzione Operations Malpensa Terminal 1 (3° piano Sala DIROPS 1), ha la funzione di accogliere l'equipaggio coinvolto nell'incidente.

Al fine di garantire la tutela della privacy, il trasporto dal punto di crash alla sala riservata all'equipaggio viene effettuato con crew bus, accedendo dal varco 5 e percorrendo il tunnel fino all'ascensore nr. 8 che conduce al 3° piano dove ha sede la Direzione Operations. La sala è presidiata da personale SEA Security e Forze dell'Ordine e l'accesso consentito solo al personale di assistenza aeroportuale (care team) e ai membri dell'equipaggio direttamente coinvolto.

Il personale individuato dal Gestore, per l'assistenza ai membri dell'equipaggio, registra su appositi moduli forniti dal Gestore e/o del Vettore i nominativi del crew, (Allegato N del presente Piano) confrontandosi con il rappresentante di compagnia.

L'area è dotata di sedute, servizi igienici e telefoni. Generi di conforto sono messi a disposizione dal Gestore e/o dal Vettore coinvolto, attivando gli operatori “Food and Beverages”.

3.2.6 EPIC - TELEPHONE ENQUIRY CENTRE (TEC)

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

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

In caso di Incidente, qualora ritenuto necessario, il Direttore Operations Malpensa del Gestore Aeroportuale ed il COE daranno disposizione all'Airport Duty Manager per l'attivazione del TEC. Le telefonate dei familiari sono gestite da personale del Gestore e da psicologi di SIPEM appositamente formati per la compilazione della modulistica di riferimento, coadiuvati da un coordinatore del Gestore.

3.3 FORMAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DEL PERSONALE

Il Gestore Aeroportuale assicura che il personale coinvolto nelle operazioni, a seguito di uno stato emergenziale, nonché nell'assistenza e nella gestione degli eventi di sua competenza sia adeguatamente formato e addestrato sulla base di uno schema strutturato (Manuale Training SEA, Allegato 1: Training Programme) e conforme ai requisiti normativi vigenti.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

3.4 STATION EMERGENCY RESPONSE PLAN (SERP) DEL VETTORE

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

Prima dell'inizio delle operazioni i vettori devono obbligatoriamente trasmettere al Gestore il proprio SERP (Station Emergency Response Plan) assicurandone la congruenza con il presente Piano di Emergenza, unitamente ai contatti da utilizzare in caso di allarme/emergenza/incidente, comunicando tempestivamente al Gestore ogni variazione sensibile all'interno del SERP e dei contatti indicati.

I contatti sono resi disponibili alle autorità competenti per le finalità connesse alla gestione delle emergenze. Le Compagnie Aeree predisporranno gli opportuni accordi per assicurare la presenza di ministri di culti religiosi per l'assistenza e il conforto dei feriti e dei parenti e di personale specializzato nel supporto psicologico per le catastrofi.

Il vettore può inoltre avvalersi, facendone richiesta al COE del Mutual Support Group composto da rappresentanti formati di compagnie aeree e handler operanti sullo scalo.

Per il dettaglio delle attività in capo al vettore in caso di incidente aereo, si rimanda alla sezione 4.2.2 del Regolamento Enac "Redazione e gestione del Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari".

3.5 INFORMAZIONE E ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN ATTESA

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

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

Le comunicazioni generali agli utenti rispetto all'operatività dell'aeroporto, così come quelle specifiche del volo interessato dall'evento emergenziale, saranno coordinate dal COE e gestite tramite Info Point e/o sistemi informativi di scalo, al fine dell'aggiornamento della messaggistica da pubblicare sui FIDS.

	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA Milano MALPENSA ED3 REV00	Parte 3 PIANO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME
--	---	---

3.6 TERZE PARTI

Nell'ambito dell'assistenza e la gestione di eventi emergenziali, il Gestore Aeroportuale, si avvale di associazioni con comprovata esperienza nei rapporti con le famiglie delle vittime e con i superstiti di eventi catastrofici a supporto nell'assistenza alle vittime e ai loro familiari.

Tali organizzazioni possono inoltre partecipare al Team di Contatto Aeroportuale.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, il Gestore si avvale della collaborazione delle seguenti associazioni:

- **SIPEM Società Italiana Psicologia dell'Emergenza** per quanto riguarda l'intervento psicologico in situazioni di crisi, disastri ed emergenze.
- **Comitato 8 Ottobre** con competenze specifiche, in materia di assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari.
- **May Day Italia** specializzata nella gestione dello stress in situazione di crisi.
- **Dipartimento della Protezione Civile** come supporto del territorio nella gestione di gravi emergenze.

3.7 ALLERTAMENTO DEL PERSONALE DEL GESTORE

In caso di incidente l'allertamento del personale del Gestore coinvolto nella gestione delle emergenze avviene telefonicamente da parte del personale AOCC (Airport Operations Control Centre) per i Responsabili di funzione e tramite sms per le risorse del care team tramite gruppi di messaggistica predefiniti.



Parte 4

Adempimenti

Sezione 1	STATO DI ALLARME
Sezione 2	STATO DI EMERGENZA
Sezione 3	STATO DI INCIDENTE



4.1 STATO DI ALLARME

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

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

I Vigili del Fuoco, su richiesta del Comandante e in via cautelativa, potrebbero inviare un veicolo per il controllo visivo dell'aeromobile, **sempre in coordinamento con ente ATC ENAV.**

Acquisito lo **STATO DI ALLARME**, i soggetti interessati:

- **si pongono in ascolto radio** sulla frequenza **445.775 MHz**;
- **vigilano** sugli sviluppi degli eventi, preparandosi ad intervenire,
- **rimangono in posizione**;

Sono interessati alla condizione di Allarme tutti gli Enti di Stato e i Servizi aeroportuali collegati al sistema di tele allertamento TAM-TAM indicati al punto 1.9,

**L'IMPIEGO DELL'AREA DI MANOVRA È SEMPRE SUBORDINATO AD
AUTORIZZAZIONE DELLA TORRE DI CONTROLLO**

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



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEI SERVIZI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE AEREA:

4.1.1 TORRE DI CONTROLLO

- 4.1.1.1** La Torre di Controllo, qualora riceva una comunicazione da parte dell'equipaggio di condotta del volo relativa ad una anomalia a bordo, chiederà al pilota esplicita conferma circa la necessità di attivare gli Stati previsti dal presente Piano (Emergenza/Incidente).

La Torre di Controllo, potrà attivare lo stato di allarme anche in assenza di esplicita conferma da parte dell'equipaggio di condotta, qualora abbia ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti. Anche in questo caso avvierà tramite TAM-TAM lo Stato di Allarme fornendo ai Vigili del Fuoco e agli Enti in ascolto radio le informazioni del Gruppo A.

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – tipo di aeromobile e numero di volo; – orario stimato di atterraggio, se trattasi di aeromobile in arrivo o posizione al suolo; – pista che verrà utilizzata; – eventuale richiesta del Comandante dell'aeromobile di assistenza visiva da parte di un mezzo dei Vigili del Fuoco (che in tal caso seguirà le fasi di rullaggio dell'aeromobile); – ogni altro riferimento utile.
----------	---

- 4.1.1.2** **Provvede** al **controllo** del traffico aereo in atto.

- 4.1.1.3** **Riceve** da ADM via Radio le informazioni del Gruppo B

- 4.1.1.4** Se dallo stato di allarme non è scaturita alcuna conseguenza, dichiara tramite TAM-TAM il cessato allarme, con relativa Chiusura dello Stato e riattiva le normali procedure.

- 4.1.1.5** Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di Emergenza o stato di Incidente applicherà le norme contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO:

4.1.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE VIGILI DEL FUOCO

- 4.1.2.1 Acquisito** lo STATO di ALLARME e ricevute le comunicazioni relative alla situazione in atto (gruppo A fornite da TWR) e alle informazioni inerenti al volo (gruppo B fornite da ADM), **provvede a portarsi a bordo dei mezzi** antincendio attivando il collegamento radio, **in attesa di** ulteriori comunicazioni.
- 4.1.2.2 Nel caso in cui** il pilota **richieda assistenza visiva** per l'aeromobile, **confermando** esplicitamente alla Torre **di non voler dichiarare lo stato di "Emergenza"**, i VVF **provvederanno all'invio** di un veicolo idoneo per fornire il supporto richiesto, **previo coordinamento e autorizzazione dalla Torre**.
- 4.1.2.3 Se** dallo STATO DI ALLARME **non è scaturita alcuna conseguenza**, provvede a **riconduurre** il personale e gli automezzi **ai propri posti**, dandone **conferma** a Torre.
- 4.1.2.4** Qualora lo STATO DI ALLARME degradi in Stato di Emergenza o Stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE SEA:

4.1.3 AIRPORT DUTY MANAGER – SEA

4.1.3.1 Acquisita la notizia di ALLARME **si attiva per** porre a disposizione il personale e gli automezzi, previsti dalle procedure interne, dotati di apparati radio sulla frequenza 445.775 MHz.

4.1.3.2 Riceve da Torre via radio le informazioni del Gruppo A

4.1.3.3 Informa la Compagnia se rappresentata o il relativo Handler di riferimento.

4.1.3.4 Acquisisce in via preventiva dal Vettore e/o dall'Handler le informazioni del Gruppo B, se disponibili:

- Numero dei passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap
- Numero dei componenti l'equipaggio
- Combustibile presunto a bordo
- Carichi pericolosi eventualmente a bordo
- Ogni altra notizia ritenuta utile

e le fornisce alla Torre di Controllo, al ROS dei VVF, a Airport First Aid Services e ai Servizi di Ordine Pubblico.

4.1.3.5 Se dallo STATO di ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza, acquisisce il cessato evento e ripristina la normale operatività.

4.1.3.6 Qualora lo Stato di Allarme degradi in Stato di Emergenza o Stato di Incidente applica le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA MEDICAL FIRST AID SERVICES

4.1.4 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES

- 4.1.4.1** **Acquisito** lo STATO di ALLARME e **ricevute** le comunicazioni relative alla situazione in atto (gruppo A fornite da TWR) e le informazioni inerenti al volo (gruppo B fornite da ADM), **si rende pronto a salire a bordo dell'automedica** di soccorso **attivando** il collegamento radio **in attesa di** ulteriori comunicazioni.
- 4.1.4.2** Se dallo Stato di ALLARME non è scaturita alcuna conseguenza, ripristina la normale operatività.
- 4.1.4.3** Qualora lo Stato di ALLARME degradi in stato di Emergenza o Stato di Incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA COMPAGNIA AEREA/VETTORE

4.1.5 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO

- 4.1.5.1** Acquisita la notizia di ALLARME, il rappresentante della Compagnia Aerea o, se non presente, il responsabile dell'Handler accreditato, **si mette a disposizione per tutte le esigenze connesse con la procedura in atto**. In particolare, comunica senza indugio all'ADM - SEA le informazioni del Gruppo B:
- Numero passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap;
 - Numero dei componenti l'equipaggio;
 - Combustibile presunto a bordo;
 - Carichi pericolosi eventualmente a bordo;
 - Ogni altra notizia ritenuta utile.
- 4.1.5.2** Cessato lo stato di ALLARME collabora con il Comandante dell'aeromobile interessato affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto da far pervenire all'ENAC.
- 4.1.5.3** Qualora lo stato di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente attua le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente"



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLE FORZE DELL'ORDINE

4.1.6 FORZE DELL'ORDINE

- 4.1.6.1** La Sala Operativa della Polizia di Frontiera, della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, **acquisito** lo STATO di ALLARME **si pone in ascolto** radio e riceve le informazioni relative alla situazione in atto (gruppo A fornite da TWR) e quelle inerenti al volo (gruppo B fornite da ADM).
- 4.1.6.2** Qualora lo STATO di ALLARME degradi in stato di emergenza o stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nei successivi capitoli "Stati di Emergenza o Incidente"



4.2 STATO DI EMERGENZA

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

In tale stato debbono essere attuati tutti quei provvedimenti necessari per ridurre i tempi di intervento nel caso in cui l'evento si trasformi in stato di INCIDENTE.

ACQUISITO LO STATO DI EMERGENZA GIALLA 35R CI SI PONE IN ASCOLTO RADIO SULLA FREQUENZA 440.750.

ACQUISITO LO STATO DI EMERGENZA GIALLA 35L CI SI PONE IN ASCOLTO RADIO SULLA FREQUENZA 445.775.

In configurazione single-runway, qualsiasi dichiarazione di emergenza è automaticamente classificata come Emergenza Gialla, comportando la sospensione immediata del traffico aereo.

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



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEI SERVIZI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE AEREA

4.2.1 TORRE DI CONTROLLO

4.2.1.1 La Torre di Controllo, qualora riceva una comunicazione da parte dell'equipaggio di condotta del volo relativa la dichiarazione dello Stato di Emergenza, attiva tramite TAM-TAM lo Stato di Emergenza.

La Torre di Controllo, potrà attivare lo Stato di Emergenza anche in assenza di comunicazioni da parte dell'equipaggio di condotta, qualora abbia ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti. Anche in questo caso avvierà tramite TAM-TAM lo Stato di Emergenza fornendo ai Vigili del Fuoco le informazioni del Gruppo A.

4.2.1.2 Alla conferma da parte del ROS di essere "pronto a copiare" fornisce via radio ai VVF, all'ADM Sea, ad Airport First Aid Services e alle Forze dell'Ordine le informazioni del Gruppo A:

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – tipo di aeromobile e numero di volo; – orario stimato di atterraggio, se trattasi di aeromobile in arrivo o posizione al suolo; – pista che verrà utilizzata. – ogni altro riferimento utile.
-----------------	---

4.2.1.3 Riceve da ADM le informazioni del Gruppo B

4.2.1.4 A seguito dello Stato di **Emergenza**

- Impone il silenzio radio
- Istruisce eventuali aeromobili in rullaggio a fermarsi o, se possibile, a liberare le aree impegnate per far ritorno ai piazzali di sosta. Agli aeromobili già autorizzati può essere revocata la clearance.
- Sospende le operazioni di arrivo e partenza di tutto l'altro traffico.

4.2.1.5 In ogni caso provvede al controllo del traffico aereo in atto secondo le norme stabilite per gli stati di EMERGENZA dall'Ente di propria appartenenza.

Se dall'emergenza non scaturisce nessuna conseguenza, **ricevuta conferma della ripristinata operatività da VIGILI 0 e MIKE 1**, dichiara con sistema di teleallarme il cessato evento, e riattiva la normale operatività aeroportuale.

4.2.1.6 Un rappresentante si renderà disponibile presso il COE (se convocato).



- 4.2.1.7** Qualora lo STATO DI EMERGENZA degradi in Stato di Incidente, si darà luogo all'applicazione delle norme contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO

4.2.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE VIGILI DEL FUOCO

4.2.2.1 Riceve ed acquisisce lo stato di EMERGENZA tramite il sistema di teleallarme.

4.2.2.2 Attiva le procedure interne per lo stato di emergenza.

4.2.2.3 **Dopo aver comunicato a TWR di essere “pronto a copiare”** riceve le informazioni del Gruppo A e l'autorizzazione ad impegnare l'Area di Manovra:

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – Tipo di aeromobile e numero di volo; – Orario stimato di atterraggio, se trattasi di aeromobile in arrivo o posizione al suolo; – Pista che verrà utilizzata. – Ogni altro riferimento utile.
-----------------	---

4.2.2.4 **Provvede a schierare gli automezzi**, ed il personale AD INSINDACABILE GIUDIZIO DEL R.O.S. PRONTI AD INTERVENIRE **IN ACCORDO CON LA TWR**.

4.2.2.5 Riceve via frequenza dall'ADM - SEA, se note, le informazioni del Gruppo B:

GRUPPO B	– Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – Numero dei componenti l'equipaggio; – Carburante presunto a bordo; – Carichi pericolosi imbarcati; – Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

4.2.2.6 Allerta la sede centrale del Comando Provinciale VVF di Varese ed il Nucleo Elicotteri VFF di Malpensa.

4.2.2.7 Durante le eventuali operazioni di controllo connesse allo stato di emergenza verrà dichiarato, nel più breve tempo possibile, uno dei seguenti stati:

- Stato di INCIDENTE;
- Ripristino del servizio antincendio a TWR, da parte di VIGILI 0, utilizzando la seguente comunicazione “CONTROLLO ULTIMATO - OPERATIVI PER



RIAPERTURA” (al termine di dette operazioni di controllo).

- 4.2.2.8** Nel corso delle operazioni di controllo e della messa in sicurezza dell'aeromobile i VVF potranno richiedere l'intervento del personale e delle attrezzature necessarie per le operazioni di handling del velivolo.
- 4.2.2.9** Un rappresentante si renderà disponibile presso il COE (se convocato)
- 4.2.2.10** Qualora lo STATO DI EMERGENZA degradi in STATO DI INCIDENTE applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo “Stato di Incidente”.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE SEA:

4.2.3 AIRPORT DUTY MANAGER – STAFF AOCC, DIREZIONE OPERATIONS SEA

4.2.3.1 Acquisisce la notizia di STATO DI EMERGENZA tramite il sistema di teleallarme. Informa l'ENAC dell'attivazione dell'emergenza tramite i consueti canali di reperibilità.

4.2.3.2 Rende disponibile il COE e mette a disposizione il personale e gli automezzi, previsti dalle procedure interne, dotati di apparati radio sulla freq. 440.750 MHz o 445.775 MHz.

4.2.3.3 Informa la Compagnia aerea se rappresentata e/o il relativo Handler di riferimento.

4.2.3.4 Comunica via radio al ROS dei VVF e a tutti gli Enti in ascolto radio le informazioni del Gruppo B ricevute nel contempo dal vettore e/o dall'Handler, quali:

GRUPPO B	• Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; • Numero dei componenti l'equipaggio; • Carburante presunto a bordo; • Carichi pericolosi imbarcati; • Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

4.2.3.5 Fornisce gli elementi di cui dispone all'ENAC eventualmente acquisendo gli stessi dall'esercente dell'aeromobile.

4.2.3.6 Sospende le operazioni di rifornimento e valuta l'eventuale sospensione di quelle di imbarco per la durata dell'emergenza.

4.2.3.7 Richiede al punto di raduno dei mezzi prospiciente il varco doganale nr.2 la presenza di 2 follow me per l'eventuale scorta dei mezzi, 2 ambulanze, 1 autobus per l'eventuale trasporto dei codici verdi e 1 mezzo con autista per eventuale supporto tecnico logistico.

4.2.3.8 Informa le strutture SEA competenti per Corporate and Business Communication.

4.2.3.9 Se dall'emergenza non scaturisce nessuna conseguenza:

- Dispone l'ispezione dell'area interessata e ne dà l'agibilità alla TWR attraverso MIKE1;
- Provvede ad attivare le operazioni di handling se sospese;
- Riceve dagli enti coinvolti la conferma della fine delle attività connesse allo stato di emergenza, acquisisce il cessato evento, ripristina le attività aeroportuali e informa l'ENAC.

4.2.3.10 Qualora lo stato di emergenza degradi in stato di incidente verranno applicate le

disposizioni contenute nel seguente capitolo” Stato di Incidente.

ADEMPIMENTI DI COMPETENZA MEDICAL FIRST AID SERVICES

4.2.4 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES

- 4.2.4.1** Acquisito lo stato di EMERGENZA tramite il sistema di teleallarme, dà avvio al piano interno di EMERGENZA sanitaria.
- 4.2.4.2** Provvede a raggiungere i mezzi di soccorso ponendosi in ascolto radio e riceve le informazioni del Gruppo A da Torre e quelle del Gruppo B da ADM.
- 4.2.4.3** schiera i propri mezzi al punto di raduno prospiciente il varco doganale nr.2.
- 4.2.4.4** Notifica l'evento occorso e comunica ad AREU le informazioni disponibili sulla situazione in atto.
- 4.2.4.5** Se reputato opportuno, in relazione al tipo di emergenza in atto ed al numero dei passeggeri a bordo dell'aeromobile, richiede ad AREU l'invio di ambulanze e personale medico.
- 4.2.4.6** Se dallo sviluppo degli eventi non è scaturita alcuna conseguenza, ricevuta notifica della fine dello Stato di Emergenza:
- Comunica ad AREU la fine dello Stato di Emergenza.
 - Riconduce il personale e gli automezzi ai propri posti e ripristina la normale operatività.
- 4.2.4.6** Un rappresentante si renderà disponibile per partecipare al debriefing presso il COE (se convocato).
- 4.2.4.7** Qualora lo stato di emergenza degradi in stato di incidente applicherà le disposizioni contenute nel paragrafo “Stato di Incidente”.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA COMPAGNIA AEREA/VETTORE

4.2.5 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO

4.2.5.1 Il Rappresentante della Compagnia Aerea laddove presente e/o il suo Handler ricevuta la notifica dello stato di emergenza, fornisce senza indugio all'Airport Duty Manager-Direzione Operations Sea le informazioni del Gruppo B:

GRUPPO B	– Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – Numero dei componenti l'equipaggio; – Carburante presunto a bordo; – Carichi pericolosi imbarcati; – Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

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

4.2.5.3 Cessato lo stato di emergenza collabora con il comandante dell'aeromobile interessato affinché venga redatta una dettagliata relazione sull'accaduto da far pervenire all'ENAC.

4.2.5.4 Qualora lo stato di emergenza degradi in stato di incidente verranno applicate le disposizioni contenute nel seguente capitolo "Stato di Incidente."



**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAC – DIREZIONE
TERRITORIALE:**

4.2.6 ENAC

- 4.2.6.1** Informata dello Stato di Emergenza avvia le procedure di emergenza interne. Partecipa al COE, se convocato.
- 4.2.6.2** Dà notizia dell'EMERGENZA fornendo gli elementi in suo possesso all'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo e alla Sala Crisi di ENAC.
- 4.2.6.3** Qualora lo STATO DI EMERGENZA degradi in STATO DI INCIDENTE applica le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLE FORZE DELL'ORDINE

4.2.7 FORZE DELL'ORDINE

- 4.2.7.1** Le Sale Operative di Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri, acquisito lo Stato di Emergenza, **pongono in allarme i propri uomini e mezzi** e ricevono via radio da Torre le informazioni del Gruppo A e da ADM quelle del Gruppo B.
- 4.2.7.2** La Sala Operativa di Polizia di Frontiera avvisa la Sala Operativa del 2° Reparto Volo.
- 4.2.7.3** Le Sale Operative di Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza inviano un mezzo munito di radio con autista nel punto di raduno dei mezzi prospiciente il varco doganale nr.2, per unirsi al convoglio guidato dal Follow-me, qualora l'evento degradi in Incidente.
- 4.2.7.4** Le Sale Operative di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri informano i propri superiori gerarchici.
- 4.2.7.5** La Guardia di Finanza avvisa la Dogana e procede all'apertura del varco n°2 congiuntamente a Sea Security.
- 4.2.7.6** La Polizia e la Guardia di Finanza con il supporto di SEA Security, si preparano per predisporre l'eventuale sgombero della sala partenze del Terminal 1 (gate da A24 a A30), l'apertura della Sala Vivaldi, Albinoni e del Malpensa Centre.
- 4.2.7.7** I Carabinieri inviano un gruppo mobile fornito di radio in contatto con la frequenza di emergenza presso il punto di raduno dei mezzi.
- 4.2.7.8** Se dall'emergenza non è scaturita alcuna conseguenza, Polizia di Frontiera, Carabinieri, Guardia di Finanza e Dogana, ripristinano la normale operatività dandone informazione al COE se costituito.
- 4.2.7.9** La Sala Operativa della Polizia di Frontiera provvederà, ove i tempi lo consentano, ad inviare proprio personale presso l'area di parcheggio dell'aeromobile al fine di allontanare uomini e mezzi non direttamente interessati alle procedure operative.
- 4.2.7.10** Qualora lo stato di emergenza degradi in stato di incidente verranno applicate le disposizioni contenute nel successivo capitolo "Stato di Incidente".



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE SEA S.p.A.:

4.3 STATO DI INCIDENTE

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

Tale stato viene dichiarato dalla Torre di Controllo o dall'Airport Duty Manager quando sia accaduto un incidente aeronautico all'interno del sedime aeroportuale.

In tale stato gli Enti aeroportuali applicano direttamente le rispettive procedure di cui alla presente parte del Piano per l'intervento di soccorso e salvataggio.

Frequenze radio da utilizzare	
INCIDENTE AREA 35 LEFT	INCIDENTE AREA 35 RIGHT
FREQ. 445.775	FREQ. 440.750

AVVERTENZA

La Prefettura di Varese allertata dalla sala operativa P.S. e da ENAC farà scattare il proprio piano di emergenza esterna secondo le modalità in esso contenute.

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



**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEI SERVIZI DI CONTROLLO
DELLA CIRCOLAZIONE AEREA:**

4.3.1 TORRE DI CONTROLLO

- 4.3.1.1** Notifica lo stato di incidente per mezzo del sistema di teleallarme o mediante mezzi sussidiari, qualora questo non funzionasse.
- 4.3.1.2** Autorizza nel minor tempo possibile l'accesso del convoglio dei mezzi di soccorso all'area dell'incidente.
- 4.3.1.3** Impone il silenzio radio
- 4.3.1.4** Fornisce al servizio antincendio, all'ADM - SEA e ad Airport First Aid Services e a tutti gli Enti in ascolto radio, le informazioni del Gruppo A:

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – Tipo di aeromobile e numero di volo; – Posizione al suolo da Grid Map; – Ogni altro riferimento utile (es. direzione del vento).
-----------------	--

- 4.3.1.5** Individua con l'ADM il percorso dei mezzi di soccorso tra il Varco "2" e l'area di Noria individuata dal medico in servizio di Airport First Aid Services. L'instradamento dei mezzi di soccorso sarà assicurato da follow me che faranno la spola tra il punto di raduno e l'area di crash. All'interno di detto percorso nessuna autorizzazione sarà più richiesta.
- 4.3.1.6** Sospende il traffico aereo fino a nuovo avviso dandone comunicazione ad ACC/FIC Milano ad esclusione degli elicotteri adibiti al soccorso. Sospende altresì il traffico veicolare e la movimentazione degli aeromobili in area di manovra, autorizzando l'accesso esclusivamente ai mezzi coinvolti nelle operazioni di soccorso.
- 4.3.1.7** Riceve da ADM le informazioni del Gruppo B
- 4.3.1.8** Informa telefonicamente la Sala Crisi di ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione.
- 4.3.1.9** Invia un proprio rappresentante presso il COE.



- 4.3.1.10** Se l'incidente è avvenuto fuori dall'area di manovra e venga ritenuta dal COE possibile la prosecuzione del traffico aereo sull'aeroporto, verrà informata da quest'ultimo del declassamento del servizio antincendio in relazione agli automezzi e al quantitativo degli agenti estinguenti ancora disponibili.
- 4.3.1.11** Se l'incidente è accaduto fuori dal sedime aeroportuale, nelle zone indicate nella mappa "Territorio Limitrofo Aeroportuale" (All.A1bis), può sospendere il traffico aereo sull'aeroporto.
- 4.3.1.12** Ricevuta comunicazione del completamento delle operazioni di soccorso, su disposizione del COE, dichiara la fine dello Stato di Incidente e ripristina il traffico aereo sull'aeroporto dandone comunicazione agli Enti di propria competenza.
- 4.3.1.13** Partecipa al de-briefing.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL SERVIZIO ANTINCENDIO:

4.3.2 DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO

4.3.2.1 Acquisito lo Stato di Incidente attiva il collegamento radio sulla frequenza in uso e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente.

4.3.2.2 Acquisisce via radio dalla Torre di Controllo le informazioni del Gruppo A

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – Tipo di aeromobile e numero di volo; – Posizione al suolo da Grid Map; – Ogni altro riferimento utile (es. direzione del vento).
-----------------	--

e dall'Airport Duty Manager le informazioni del Gruppo B:

GRUPPO B	– Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – Numero dei componenti l'equipaggio; – Carburante presunto a bordo; – Carichi pericolosi imbarcati; – Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

4.3.2.3 Il ROS pone i propri uomini e mezzi pronti all'impiego e li dirige sul luogo dell'incidente su indicazioni della TWR. I Vigili del Fuoco, per interessare l'area di manovra, dovranno sempre richiedere e ricevere dalla Torre di Controllo la preventiva autorizzazione. Dà notizia dell'incidente alla Sede Centrale del Comando Provinciale VVF di Varese ed al Nucleo Elicotteri VVF di Malpensa. L'impiego dell'elicottero avverrà secondo le modalità operative concordate con gli enti ATS.

4.3.2.4 Valuta il tipo ed il modo d'intervento in relazione all'entità dell'incidente e notifica all'Airport Duty Manager SEA ed al COE la gravità dell'incidente e richiesta di eventuali altri mezzi di soccorso.



- 4.3.2.5** Dirige le operazioni di soccorso e lotta antincendio sul luogo stabilendo il Posto di Comando Avanzato e fornendo via radio una descrizione dello scenario con i dati a disposizione.
- 4.3.2.6** Dall'inizio delle operazioni di soccorso e fino alla messa in sicurezza dell'area il ROS sarà il coordinatore delle operazioni sul luogo.
- 4.3.2.7** Appena avvenuta la messa in sicurezza dell'area, richiede l'invio degli uomini e mezzi di Airport First Aid Services.
- 4.3.2.8** Invia un proprio Rappresentante presso il COE.
- 4.3.2.9** Individua, conclusa la prima fase di soccorso, l'area di raduno dei superstiti. Prospiciente l'area di raduno dovrà esservi un'area ove sia possibile smistare e soccorrere i feriti.
- 4.3.2.10** Notifica al COE la fine della prima fase di soccorso ed il reperimento e l'agibilità di tali aree per il successivo afflusso delle ambulanze con il personale e le strutture sanitarie necessarie.
- 4.3.2.11** Al termine delle operazioni di messa in sicurezza dell'area, il personale resosi disponibile può collaborare con Airport First Aid Services allo smistamento dei feriti nell'area di Triage.
- 4.3.2.12** Provvede, alla fine di tutte le operazioni di soccorso, a comunicare al COE l'avvenuto ripristino del servizio antincendio o l'eventuale declassamento in atto.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DEL GESTORE SEA:

4.3.4 AIRPORT DUTY MANAGER - STAFF AOCC, DIREZIONE OPERATIONS SEA

4.3.4.1 Acquisito lo stato di incidente attiva il collegamento radio sulla frequenza in uso e si pone in ascolto per le prime informazioni sulla natura dell'incidente, provvedendo a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza.

4.3.4.2 Riceve dalla Torre di Controllo le informazioni del Gruppo A:

GRUPPO A	– Informazioni preliminari sull'evento; – Tipo di aeromobile e numero di volo; – Posizione al suolo da Grid Map; – Ogni altro riferimento utile (es. direzione del vento).
-----------------	--

4.3.4.3 Acquisisce dalla Compagnia Aerea interessata o dal suo Rappresentante le informazioni del Gruppo B, se disponibili:

GRUPPO B	– Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull'eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – Numero dei componenti l'equipaggio; – Carburante presunto a bordo; – Carichi pericolosi imbarcati; – Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

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

- ROS VVF;
- Torre di Controllo;
- Airport First Aid Services;
- Centrale Operativa Polizia di Frontiera (C.O. PdiS-F);
- ENAC DT.

4.3.4.4 Informa la Sala Crisi e la Direzione Territoriale di ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione.



- 4.3.4.5** Mette a disposizione gli uomini e i mezzi come da procedura interna.
- 4.3.4.6** Sospende le operazioni di rifornimento e gli imbarchi.
- 4.3.4.7** Informa gli handler di riferimento e ne coordina l'impiego dei mezzi di superficie e del personale ai fini delle necessità dei soccorsi, compresa la messa a disposizione della scorta intangibile di Airport First Aid Services.
- 4.3.4.8** Rende disponibile la Sala Crisi per la costituzione del COE, Il rappresentante del Gestore al COE, nelle more dell'intervento ENAC, coordina operativamente i soggetti presenti in aeroporto, nel rispetto delle competenze istituzionali di ciascun Ente .
- 4.3.4.9** Provvede alla predisposizione della sala partenze del Terminal 1 (gate A24-A30) per trasformarla in spazio di primo soccorso e stazionamento per i passeggeri illesi e leggermente feriti e del Malpensa Centre Terminal 1 come area di prima assistenza ai congiunti. Richiede a Sea Security l'apertura della Sala Vivaldi per effettuare eventuali ricongiungimenti.
- 4.3.4.10** Si reca nei pressi dell'incidente per assicurare, a seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte del ROS, il raccordo informativo e il coordinamento tra PCA e COE per le attività di competenza.
- 4.3.4.11** Qualora l'incidente riguardi un aeromobile cargo e/o di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri e il Direttore dei Soccorsi Sanitari disponga l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso Airport First Aid Services, informa le Forze di Polizia al fine di interrompere l'attivazione delle aree di assistenza.
- 4.3.4.12** Individua con TWR il percorso dei mezzi di soccorso tra il Varco "2" e l'area di Noria individuata dal medico in servizio presso Airport First Aid Services comunicandolo via radio alla P.S. ed al personale SEA.
- 4.3.4.13** A seguito della dichiarazione di area in sicurezza da parte dei Vigili del Fuoco, assicura con l'ausilio dei follow me la spola dei mezzi di soccorso tra il punto di raduno e il punto di crash.
- 4.3.4.14** Attiva, se del caso, su disposizione del COE, il Numero Verde dedicato presso l'EPIC del Terminal 2 convocando un primo gruppo predefinito di volontari.
- 4.3.4.15** Mette a disposizione dell'esercente i supporti tecnici e strumentali in suo possesso necessari alla rimozione dell'aeromobile e provvede d'urgenza alla manutenzione ed



al ripristino dell'area di manovra eventualmente danneggiata.

- 4.3.4.16** Richiede al Security Coordinator l'invio di un responsabile di Sea Security presso la Sala Vivaldi con gli appositi badge per l'accesso alle aree di crash e soccorso, previa identificazione dei nominativi che dovranno essere autorizzati dal COE. Dall'obbligo di richiesta del badge sono comunque esclusi i medici, il personale paramedico e gli autisti dei mezzi destinati alle operazioni di soccorso.
- 4.3.4.17** Avvisa le strutture SEA ed ENAC competenti che provvederanno a far attivare il Press Centre situato presso la Sala Riunioni ENAC (palazzina ENAC adiacente al Terminal 1 – la sala è dotata di rete wifi dedicata e utenza telefonica interna n. 67715), previsto come punto di raduno per la stampa e ad inviare un loro rappresentante presso il COE che collaborerà alla stesura dei comunicati stampa.
- 4.3.4.18** Un rappresentante del Gestore partecipa al Team di Contatto Aeroportuale deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari
- 4.3.4.19** Ricevuta comunicazione della conclusione delle operazioni connesse con lo stato di incidente, dispone un'ispezione straordinaria dell'area di manovra interessata, ne comunica alla TWR l'agibilità, ripristina la normale operatività, ne dà conferma al COE il quale richiede a Torre la chiusura dello Stato di Incidente.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA MEDICAL FIRST AID SERVICES

4.3.5 MEDICO IN SERVIZIO PRESSO AIRPORT FIRST AID SERVICES

- 4.3.5.1** Acquisito lo stato di incidente provvede a dare avvio al piano specifico di emergenza e soccorso sanitario comunicando nel contempo le notizie acquisite, la convocazione del COE e il varco d'accesso se diverso dal Varco 2 ad AREU e al Reperibile di Sanità Aerea (USMAF-SASN) per le relative competenze.
- 4.3.5.2** Riceve le informazioni del Gruppo A da Torre e quelle del Gruppo B da ADM.
- 4.3.5.3** Si reca al punto di raduno e, scortato da un follow me, si avvia verso il luogo dell'incidente, senza avvicinarsi all'area di crash fino a quando la medesima area non è dichiarata sicura dal ROS, rimanendo in ascolto radio e contattando preventivamente la Torre.
- 4.3.5.4** Dispone l'eventuale impiego della scorta intangibile.
- 4.3.5.5** Non appena effettuata una prima valutazione delle conseguenze dell'incidente comunica al COE e ad AREU i seguenti elementi:
- se vi sono persone lesionate
 - il numero, anche presunto, degli infortunati e dei feriti da inviare negli ospedali
 - il numero di sanitari, di ambulanze, i materiali, i mezzi e le attrezzature per il tipo di soccorso necessario, da far giungere sul luogo dell'incidente
 - se le persone eventualmente lesionate possono essere soccorse previo ricovero presso gli spazi aeroportuali senza ricorrere immediatamente agli ospedali esterni
- 4.3.5.6** Comunica la scelta dell'area di NORIA.
- 4.3.5.7** Organizza il primo trasporto dei feriti tra aree di soccorso, punto di raduno e Triage con i mezzi a disposizione o con altri mezzi ritenuti idonei.
- 4.3.5.8** Dispone l'invio dei passeggeri illesi (codici verdi) presso l'Area Partenze del Terminal 1 (gate da A24 a A30) garantendo sia l'accompagnamento che l'osservazione con personale sanitario.
- 4.3.5.9** Dispone l'invio del crew illeso (codici verdi) presso la Sala Riunioni Dir. Ops uscendo dal Varco 5 percorrendo il tunnel fino all'ascensore n. 8, garantendo sia l'accompagnamento che l'osservazione con personale sanitario
- 4.3.5.10** Airport First Aid Services sarà comunque presidiato da personale Airport Handling per impieghi non sanitari (es. comunicazioni telefoniche).



4.3.5.11 Qualora l'incidente riguardi un aeromobile cargo e/o di Aviazione Generale con il coinvolgimento di un numero esiguo di passeggeri, il Direttore dei Soccorsi Sanitari ha facoltà di disporre l'invio dei passeggeri classificati come codici verdi presso Airport First Aid Services informando l'Airport Duty Manager.

4.3.5.12 Le funzioni del Presidio Sanitario Aeroportuale, dopo l'arrivo di AREU e relativo passaggio di consegne, si inseriscono nel più ampio piano regionale di soccorso; a tale scopo

- All'arrivo del personale di AAT in servizio sui mezzi territoriali, il medico designato da questa assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari e la piena gestione delle operazioni di soccorso sanitario, mentre il Medico di Airport First Aid Services collaborerà con il DSS assicurando inoltre il coordinamento con il COE.
- il Medico di Airport First Aid Services comunica al COE il termine delle operazioni di soccorso medico e dà conferma del rientro in sede del personale e dei mezzi.

4.3.5.13 IL MEDICO RESPONSABILE DI SANITA' AEREA (USMAF-SASN)

4.3.5.14 Si pone a disposizione dell'Autorità Giudiziaria eventualmente intervenuta, per gli interventi in materia di Polizia Sanitaria e Igiene pubblica, anche in raccordo con gli altri Enti territoriali interessati.

4.3.5.15 Nell'eventualità che l'incidente occorso abbia provocato vittime, coordina il recupero e la gestione delle salme nell'area di triage e nell'area di raccolta temporanea, presso l'hangar Lufthansa Technik.



**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLA COMPAGNIA
AEREA/VETTORE**

4.3.6 COMPAGNIA AEREA/VETTORE E/O HANDLER DI RIFERIMENTO

- 4.3.6.1** Attiva il proprio “Piano di Assistenza alle Vittime e ai loro Familiari” contenuto nel Piano di Emergenza per gli incidenti aerei.
- 4.3.6.2** Il Rappresentante della Compagnia Aerea e/o il suo Handler, notifica all’Airport Duty Manager Direzione Operations Sea le informazioni del Gruppo B:

GRUPPO B	– Numero di passeggeri trasportati con indicazione sull’eventuale presenza a bordo di persone a mobilità ridotta o portatori di handicap; – Numero dei componenti l’equipaggio; – Carburante presunto a bordo; – Carichi pericolosi imbarcati; – Ogni altra informazione ritenuta utile.
-----------------	--

- 4.3.6.3** Inibisce l’accesso non espressamente autorizzato a qualsiasi informazione sul volo oggetto dell’incidente.
- 4.3.6.4** Informa la Sala Crisi di ENAC tramite i canali di reperibilità prestabiliti, fornendo tutte le informazioni a disposizione.
- 4.3.6.5** Se ritenuto opportuno chiede telefonicamente all’Airport Duty Manager l’attivazione e la convocazione via sms presso la Sala Albinoni dei volontari del “Mutual Support Group”, composto da personale aeroportuale opportunamente formato a collaborare all’attività di assistenza post soccorso, provvedendo al loro coordinamento.
- 4.3.6.6** Invia proprio personale addestrato o personale di soggetti terzi individuato nel Piano presso le aree del Terminal 1 preposte all’accoglienza dei passeggeri illesi e/o leggermente feriti e dei loro familiari, provvedendo, con la collaborazione del Gestore all’assistenza degli stessi e supportando il Gestore nella registrazione delle generalità di tutte le persone coinvolte nell’incidente e dei loro familiari.
- 4.3.6.7** Collabora con le Autorità alla redazione dei comunicati stampa ufficiali.
- 4.3.6.8** Partecipa al COE garantendo il rilascio di informazioni attendibili e tempestive.



- 4.3.6.9** Partecipa al Team di Contatto Aeroportuale deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari
- 4.3.6.10** Fornisce entro due ore dalla notifica dell'incidente, al COE, all'ANSV, e, se necessario, alle unità mediche che possono aver bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime, la lista dei passeggeri e dell'equipaggio a bordo e tutti i documenti dell'aeromobile e di carico disponibili.
- 4.3.6.11** Si pone a disposizione per qualsiasi ulteriore richiesta di collaborazione e per tutte le esigenze connesse con le procedure in atto, nonché per le operazioni di prima indagine e, eventualmente, giudiziarie.
- 4.3.6.12** Attiva un numero telefonico gratuito al fine di consentire ai familiari di informarsi circa la presenza o meno di un proprio congiunto all'interno della lista passeggeri.
- 4.3.6.13** Invia proprio personale presso l'EPIC se attivato.
- 4.3.6.14** Fornisce supporto psicologico attraverso un team di esperti specificatamente formato.
- 4.3.6.15** In assenza di proprio personale autorizzato e qualora non in grado di intervenire immediatamente per la rimozione dell'aeromobile dall'area di movimento, ne dà tempestiva e formale comunicazione al personale del Gestore presente al COE che procede ad attivare il proprio "recovery team".



**ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELL'ENAC – DIREZIONE
TERRITORIALE:**

4.3.7 ENAC

- 4.3.7.1** Informato dello Stato di Incidente provvede a dare avvio alle procedure interne relative a tale evenienza.
- 4.3.7.2** Dà notizia dell'incidente fornendo le informazioni in suo possesso alla Prefettura, all'ANSV e alla Sala Crisi ENAC.
- 4.3.7.3** Presiede il COE coordinandone le attività dei Soggetti pubblici e privati.
- 4.3.7.4** Partecipa al Team di Contatto Aeroportuale deputato a rilasciare informazioni ufficiali sull'incidente alle vittime e ai loro familiari.
- 4.3.7.5** Emana tutti i provvedimenti di natura aeronautica relativi all'evolversi della situazione.



ADEMPIMENTI DI COMPETENZA DELLE FORZE DELL'ORDINE

4.3.6 FORZE DELL'ORDINE

A. POLIZIA - GUARDIA DI FINANZA - DOGANA

- 4.3.6.1** Le Sale Operative di Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri, acquisito lo stato di incidente tramite il sistema di teleallarme, radunano tutti gli uomini disponibili, avvisano e mantengono aggiornati i propri superiori gerarchici in relazione al caso concreto, notificandogli lo stato di incidente e fornendo le informazioni sulla situazione in atto.
- 4.3.6.2** Ricevono via radio da Torre le informazioni del Gruppo A e da ADM quelle del Gruppo B
- 4.3.6.3** La Sala Operativa della Polizia di Frontiera avvisa la Sala Operativa del 2° Reparto Volo.
- 4.3.6.4** Le Sale Operative di Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e Carabinieri, inviano al punto di raduno dei mezzi prospiciente il varco doganale nr.2, un gruppo mobile fornito di radio, in costante contatto con la propria Sala Operativa e con il COE una volta costituito, col compito di identificare qualsiasi mezzo di soccorso dando comunicazione al COE del tipo, del numero e dell'equipaggiamento.
- 4.3.6.5** Le Forze di Polizia disponibili nell'immediatezza si portano nei pressi del luogo dell'incidente, senza intervenire, attendendo le disposizioni del ROS dei VVF per procedere a circoscrivere i confini, a piantonare l'area impedendo a qualsiasi estraneo di avvicinarsi o di effettuare riproduzioni fotografiche e/o riprese. Per tale compito si avvalgono dell'ausilio del personale di Sea Security disponibili.
- 4.3.6.6** Ricevono dall'Airport Duty Manager – Direzione Operations Sea la notifica del percorso interno individuato per i mezzi di soccorso.
- 4.3.6.7** La Polizia di Frontiera si assicura che eventuali uscite di sicurezza utilizzate ai fini della gestione dell'incidente siano presidiate da Sea Security.
- 4.3.6.8** Gli agenti in servizio all'esterno delle zone doganali coadiuvati da Sea Security e/o addetti Contingency Sea provvedono ad indirizzare i giornalisti presso il Press Centre istituito presso la palazzina di Enac ed i congiunti delle persone coinvolte nell'incidente presso la "Sala accoglienza familiari" situata presso il Malpensa Centre del Terminal 1, salvo diverse indicazioni da parte dell'Airport Duty Manager in particolare se l'evento riguarda un aeromobile cargo e/o di Aviazione Generale.



- 4.3.6.9** L'area tra la porta 1 e la porta 2 del Piano Arrivi sarà segregata da parte delle Forze dell'Ordine con il supporto di Sea Security. L'accesso all'area sarà consentito esclusivamente ai familiari ed al personale aeroportuale addetto all'assistenza.
- 4.3.6.10** Su richiesta del COE la Dogana autorizza l'apertura del gate A26 della sala partenze del Terminal 1 (gate da A24 ad A30) che dà sul piazzale aeromobili.
- 4.3.6.11** La Guardia di Finanza invia un militare per presidiare l'accesso alla Sala Vivaldi dal piazzale aeromobili antistante il gate A26.
- 4.3.6.12** La Guardia di Finanza avvisa la Dogana e procede all'apertura del varco n°2 congiuntamente a Sea Security per favorire il transito dei mezzi di soccorso.
- 4.3.6.13** Polizia e Guardia di Finanza sovrintendono con il supporto di Sea Security lo sgombero dell'Area Partenze del Terminal 1 (gate A24-A30), del Malpensa Centre e delle Sale Albinoni e Vivaldi. Sea Security presidia gli accessi al piazzale limitandoli ai soli autorizzati, salvo diverse indicazioni da parte dell'Airport Duty Manager in particolare se l'evento riguarda un aeromobile cargo e/o di Aviazione Generale.
- 4.3.6.14** La Polizia, congiuntamente con la Guardia di Finanza, provvede autonomamente a scortare dal punto di raduno al punto di crash mezzi e personale esterni eventualmente richiesti.
- 4.3.6.15** Il 2° Reparto Volo della Polizia metterà a disposizione l'elicottero le cui modalità di impiego verranno stabilite in sede di Centro Operativo per l'Emergenza.

B. CARABINIERI

- 4.3.6.16** Acquisito lo stato di incidente, tramite il sistema di teleallarme, inviano un gruppo mobile per sovrintendere al trasbordo dei feriti dai mezzi sanitari interni a quelli esterni raggruppati nell'area di Noria stabilita dal Medico In Turno annotando, se possibile, identità e destinazione del ferito, con il personale di Airport First Aid Services.
- 4.3.6.17** Comunicano la notizia e richiedono eventuali rinforzi alla Centrale Operativa di Gallarate.

C. POLIZIA-GRUPPO VOLO-CARABINIERI-GUARDIA DI FINANZA-DOGANA

- 4.3.5.17** Nell'eventualità che l'incidente occorso abbia provocato vittime, inviano proprio personale a presidio dell'hangar Lufthansa Technik che verrà adibito ad area di raccolta temporanea delle salme.



4.3.5.18 Polizia, Carabinieri, Dogana, Guardia di Finanza, terminate le operazioni connesse allo stato di incidente, ripristinano la normale operatività dei propri settori e ne informano il COE. Inviano presso il COE un rappresentante per partecipare al de-briefing.



ADEMPIMENTI DEL COE

4.3.7 COE

- 4.3.7.1** In caso di incidente è da ritenersi convocato automaticamente.
- 4.3.7.2** Coordina nella figura del Gestore tutte le misure di carattere operativo una volta che le prime operazioni di soccorso sono avviate e gli adempimenti post- incidente.
- 4.3.7.3** ENAC coordina il COE quando presieduto.
- 4.3.7.4** Il Gestore Aeroportuale coordina, nelle more dell'intervento dell'ENAC, le operazioni dei soggetti presenti e coopera con i soggetti pubblici, nel rispetto e nei limiti dei poteri conferitigli e delle competenze di ogni soggetto coinvolto, ai fini del corretto svolgimento delle funzioni che il PEA stesso assegna loro.
- 4.3.7.5** L'acquisizione e diffusione delle informazioni, anche via radio, agli Enti e soggetti coinvolti per una migliore efficacia delle azioni di intervento, sono affidate al Gestore Aeroportuale, il quale dovrà altresì mettere a disposizione tutti i supporti logistici ed organizzativi necessari.
- 4.3.7.6** Rappresenta il centro di raccolta e diffusione delle informazioni tra il luogo dell'incidente e gli Enti di soccorso esterni e le competenti Autorità statali, provinciali e comunali.
- 4.3.7.7** ENAC, ENAV e Gestore gestiscono le richieste di limitazioni/chiusure dell'aeroporto o parti di esso, coordinando l'emissione del relativo Notam.
- 4.3.7.8** In caso di Incidente occorso al di fuori dell'Area di Manovra, in funzione del livello di declassamento indicato dai Vigili del Fuoco, valuta la possibilità più rapida di ripristino del traffico aereo e delle operazioni d'imbarco.
- 4.3.7.9** Qualora la compagnia aerea non sia in grado di intervenire immediatamente con proprio personale per la rimozione dell'aeromobile dall'area di movimento, il Gestore attiva il proprio "recovery team".
- 4.3.7.10** Si coordina con le Sale di Assistenza per verificare che personale della Compagnia Aerea interessata e del Gestore Aeroportuale raccolgano i dati dei passeggeri classificati come codici verdi presso la Sala Assistenza Passeggeri.



- 4.3.7.11** Attiva se ritenuto necessario SIPEM per intervento psicologico e supporto presso le sale di assistenza/EPIC.
- 4.3.7.12** Dopo aver ricevuto conferma dell'avvenuta rimozione dell'aeromobile incidentato, fa verificare l'agibilità dell'Area di Manovra, se l'incidente è occorso in tale area, attraverso un'ispezione straordinaria.
- 4.3.7.13** Dopo la conferma della fine di tutte le operazioni di soccorso ed assistenza, il **COE** (nella figura del Gestore Aeroportuale) provvede a ripristinare l'operatività, richiedendo a Torre di procedere con la chiusura dello Stato di Incidente.

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

Parte 5

Allegati e Appendici

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA	PIANO DI EMERGENZA AERONAUTICA	PARTE 5 – ALLEGATI e APPENDICI
---------------------------------	-----------------------------------	---

5 ALLEGATI

- All.A1 – PERIMETRO AEROPORTUALE
- All.A1bis – TERRITORIO LIMITROFO AEROPORTUALE
- ALLEGATO B – NOMINATIVI RADIO ASSEGNATI
- ALLEGATO C – RAPPORTI CON LA STAMPA E ASSISTENZA AI CONGIUNTI
- ALLEGATO D – PROCEDURA DI CONTROLLO SETTIMANALE DEL TAM-TAM
- ALLEGATO E – LA CATENA DEL COMANDO
- ALLEGATO F – DOTAZIONI COE
- ALLEGATO G – DOTAZIONI PCA
- ALLEGATO H – ELENCO TELEFONICO
- ALLEGATO I – BRACCIALETTO TRIAGE
- ALLEGATO L – AIRPORT FIRST AID SERVICES – SCORTA INTANGIBILE
- ALLEGATO M – MODELLO AREA DI TRIAGE
- ALLEGATO N – MAPPE CONTATTI E MODULISTICA PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE
- ALLEGATO - MODULISTICA:
 - Modulistica sala accoglienza familiari
 - Modulistica Sala Assistenza Passeggeri
 - Modulistica numero verde TEC (telephone Enquiry Centre)
 - Registro ricongiungimento
 - Modulistica sale assistenza membri dell'equipaggio
 - Modulistica Sala Accoglienza familiari membri dell'equipaggio
- ALLEGATO O REGISTRO COMPONENTI OBSERVER CRITIQUE TEAM MALPENSA
- ALLEGATO P – GESTIONE ASSISTENZA MEDICA

5.1 APPENDICI

- APPENDICE 1 – FLUSSO COMUNICATIVO E DI INTERVENTO DURANTE LA FASE ANTECEDENTE LA COSTITUZIONE DEL COE
- APPENDICE 2 - STATO DI ALLARME: AZIONI PRINCIPALI
- APPENDICE 3 – STATO DI EMERGENZA: AZIONI PRINCIPALI
- APPENDICE 4 – STATO DI INCIDENTE: AZIONI PRINCIPALI
- APPENDICE 5 – PROCEDURA DI INTERFACCIA CON PIANI TERRITORIALI IN CASO DI INCIDENTE ESTERNO AL SEDIME AEROPORTUALE