



DIREZIONE AEROPORTUALE LOMBARDIA

AEROPORTO DI MILANO-BRESSO “FRANCO BORDONI BISLERI”



REGOLAMENTO DI SCALO

SOMMARIO

1 PREMessa	4
1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI.....	4
1.2 SCOPO E CONTENUTO	4
1.3 ELABORAZIONE, AGGIORNAMENTO E DISTRIBUZIONE	5
1.4 SANZIONI.....	5
1.5 ABBREVIAZIONI E ACRONIMI.....	5
2 SOGGETTI OPERANTI E COMPETENZE	7
2.1 GENERALITÀ.....	7
2.2 SOGGETTI CONCESSIONARI.....	7
2.3 SERVIZI AEROPORTUALI E COMPETENZE	7
2.4 AUTORITÀ DI POLIZIA	10
3 CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO E OPERATIVITÀ	11
3.1 DATI AMMINISTRATIVI DELL'AEROPORTO	11
3.2 CARATTERISTICHE FISICHE E TECNICHE	11
3.3 OPERATIVITÀ.....	11
3.4 OPERAZIONI DI VOLO.....	14
4 SECURITY E SAFETY	16
4.1 SECURITY.....	16
4.2 SAFETY.....	18
5 GESTIONE DELLE EMERGENZE AERONAUTICHE	22
5.1 DISPOSIZIONI GENERALI	22
5.2 LIVELLO DI PROTEZIONE ANTINCENDIO	22
5.3 DOTAZIONI E PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO	23
5.4 AMBITO TERRITORIALE DI INTERVENTO.....	23
5.5 MAPPE RETICOLARI.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
5.6 RESPONSABILITÀ, RUOLI E FUNZIONI	23
5.7 GESTIONE DELL'EMERGENZA	25
5.8 ATTIVITÀ D'INFORMAZIONE ISTITUZIONALE E RAPPORTI CON I MASS MEDIA.....	28



STATO DELL'AGGIORNAMENTO

Edizione:	2	pagg. da 1 a 23	
Revisione:	0	pagg. da 1 a 23	
Data emissione:			

1 - PREMESSA

1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- ✓ R.D. 30 marzo 1942, n. 327 “Codice della Navigazione”;
- ✓ D.L. 8 settembre 2004, n. 237 “Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile” convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2004, n. 265;
- ✓ D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 “Revisione parte Aeronautica Codice della Navigazione”;
- ✓ D.Lgs. 15 Marzo 2006 n.151: “Disposizioni correttive ed integrative D.Lgs 96/2005”;
- ✓ Regolamento ENAC “Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti”, Edizione 2 del 21 ottobre 2003 e successivi emendamenti;
- ✓ Regolamento (CE) n. 923/2012 del 26 settembre 2012, concernenti servizi e procedure della navigazione aerea che siano applicabili al traffico aereo generale;
- ✓ Decreto 6 agosto 2014 “Disposizioni sul servizio di salvataggio e antincendio negli aeroporti ove tale servizio non è assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e negli eliporti e sul presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti di aviazione generale, nelle aviosuperfici e nelle elisuperfici” e successivi aggiornamenti;
- ✓ Regolamento ENAC “Regole dell’Aria Italia” - Edizione 2 del 25 marzo 2015;
- ✓ Regolamento ENAC “Disciplina generale della protezione antincendio per gli Aeroporti di aviazione generale e le Aviosuperfici”, Edizione 1 del 2 febbraio 2011;
- ✓ Regolamento ENAC “Affidamento aeroporti demaniali per l’aviazione generale” edizione 1 del 18 novembre 2014;
- ✓ Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005 “Regolamento di Scalo per gli aeroporti”;
- ✓ Circolare ENAC APT-18A del 30 gennaio 2008 “Piano di emergenza aeroportuale – incidente aereo”;
- ✓ Circolare ENAC SEC-06 del 15 maggio 2013 “Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate”;
- ✓ Nota Informativa - NI-2014-003 del 25 giugno 2014 “Effettuazione di servizi aerotaxi su aeroporti di aviazione generale”;
- ✓ AIP ITALIA - AD 2 LIMB.

1.2 SCOPO E CONTENUTO

Il presente Regolamento di Scalo, redatto dall’ENAC in conformità alla normativa nazionale ed internazionale vigente, contiene la raccolta delle regole generali e delle procedure che disciplinano

le attività aeronautiche e l'utilizzo delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto “Franco Bordoni Bisleri” di Milano - Bresso.

Tutti i soggetti pubblici privati che operano in ambito aeroportuale sono obbligati a garantire l'osservanza dei contenuti del Regolamento di Scalo e la formazione del proprio personale sulla esigenza del rispetto delle regole stabilite e sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza.

Il Regolamento di Scalo, in quanto strumento di raccolta di norme e procedure aeroportuali, non contiene riferimenti a tariffe di servizi fornite, a qualsiasi titolo, sullo scalo.

1.3 ELABORAZIONE, AGGIORNAMENTO E DISTRIBUZIONE

Soggetto responsabile dell'elaborazione, dell'aggiornamento e della distribuzione del presente Regolamento di Scalo è:

ENAC Direzione Aeroportuale Lombardia

Aeroporto di Milano Linate

20090 – Segrate (MI)

telefono: 02 74852952;

telefax: 02 7560264

e-mail: protocollo@pec.enac.gov.it; lombardia.apt@enac.gov.it

Le revisioni e gli aggiornamenti alla presente edizione saranno segnalati all'interno del documento da una barra laterale.

L'esigenza di modifiche e aggiornamenti da parte degli operatori aeroportuali deve essere segnalata con richiesta motivata all'ENAC.

Il Regolamento di Scalo viene diffuso esclusivamente attraverso posta elettronica certificata.

Ciascun operatore aeroportuale è tenuto a notificare all'ENAC il nominativo di un proprio referente e l'indirizzo di posta elettronica certificata al quale saranno inoltrate notifiche di revisioni e aggiornamenti.

1.4 SANZIONI

L'inosservanza alle disposizioni del presente Regolamento di Scalo, è sanzionabile a norma dell'art.1174 del Codice della Navigazione.

1.5 ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

**Aeroporto di Milano Bresso "Franco Bordoni Bisleri"****REGOLAMENTO DI SCALO**Edizione n.2
del 1°Luglio 2016
Rev. 0

Pagina 6 di 28

AD	Sezione dell'AIP ITALIA relativa ai dati ed informazioni sugli Aerodromi
AIP	Pubblicazione di informazioni aeronautiche (Aeronautical information publication)
AIS	Servizio Informazioni Aeronautiche (Aeronautical Information Service)
ARP	Coordinate di riferimento dell'aeroporto (Aerodrome Reference Point)
ATS	Servizi del Traffico Aereo (Air Traffic Service)
AVGAS	Benzina Avio (AViation GASoline)
COA	Certificato di Operatore Aereo
DA	Direzione Aeroportuale dell'ENAC
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
EPAC	Entrate Proprie dell'Aviazione Civile
FTO	Scuola di Volo (Flight Training Organisation)
GEN	Sezione dell'AIP ITALIA relativa ad informazioni di carattere generale
GMT	Greenwich Mean Time - Orario di riferimento aeronautico
H24	Operazioni condotte continuativamente di giorno e di notte
HEMS	Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri (Helicopter Emergency Medical Service)
ICAO	International Civil Aviation Organization
LT	Local Time - Ora locale
LIMB	Indicatore di località ICAO per l'Aeroporto di Bresso
m	Metri
NOTAM	Avvisi ai naviganti (NOTice To Air Men)
RWY	Pista di volo (runway)
SIWL	Peso ammissibile per singola ruota (Single Isolated Wheel Load)
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TWL	Crepuscolo Civile (Civil Twilight)
VDS	Volo da Diporto Sportivo
VFR	Regole del volo a vista (Visual Flight Rules)

2 – SOGGETTI OPERANTI E COMPETENZE

2.1 GENERALITÀ

L'Aeroporto “Franco Boldoni Bisleri” di Milano-Bresso insiste su terreno del Demanio Aeronautico Civile ed opera sotto la giurisdizione dell'ENAC Direzione Aeroportuale Lombardia, secondo le previsioni del Codice della Navigazione, dei Regolamenti, normative e circolari ENAC.

Tutti i soggetti che svolgono attività nello scalo ed occupano spazi e/o manufatti demaniali devono essere titolari di concessione rilasciata da ENAC.

Le infrastrutture e gli impianti aeroportuali dovranno essere usati in modo proprio, esclusivamente per gli scopi cui sono destinati, tenendo conto delle relative specificità e dei rischi e delle limitazioni derivanti dal fatto di operare in area aeroportuale, senza provocare incidenti o danneggiamenti di qualunque genere.

Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

2.2 SOGGETTI CONCESSIONARI

1. Aero Club Bresso;
2. Aero Club Milano;
3. A.O.P.A. Italia - Aircraft Owners and Pilots Association;
4. AREU Lombardia;
5. Azienda Agricola Baronchelli Fratelli Achille-Francesco e C.;
6. Società Elite Aviation S.r.l.;
7. Società Sky Services S.p.A.;
8. Società IFA S.r.l.

2.3 SERVIZI AEROPORTUALI E COMPETENZE

I servizi di esercizio aeroportuale e di supporto alle operazioni di volo sono affidati dall'ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - ai soggetti individuati nell'ambito dei concessionari delle aree aeroportuali.

Ogni soggetto affidatario è tenuto ad elaborare delle idonee procedure operative finalizzate ad un corretto ed efficace espletamento del servizio.

2.3.1 Monitoraggio delle condizioni di sicurezza operativa delle infrastrutture di volo

La Società Sky Services S.p.A.:

- Verifica con continuità le condizioni di agibilità delle infrastrutture di volo;
- Verifica periodicamente lo stato della recinzione aeroportuale;
- Effettua un monitoraggio e l'eventuale allontanamento della fauna selvatica nell'area di movimento;
- Monitora gli ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale;
- Segnala immediatamente all'ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - ogni evento o circostanza che possa comportare il decadimento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali o la modifica delle informazioni sulle procedure di volo e sui servizi aeroportuali, e che necessitano di immediata diffusione attraverso l'emissione di NOTAM o di modifiche di AIP.

2.3.2 ATS

Sull'aeroporto di Milano - Bresso non è previsto un servizio ATS con personale abilitato alla fonìa per l'assistenza in volo e al suolo.

Ai fini della separazione in aria e al suolo tra i velivoli, la cui responsabilità è sempre del Pilota ai comandi, e a supporto del servizio di primo intervento e lotta antincendio è assegnata una frequenza radio VHF 122.000 Mhz (servizio di “biga”), all'Aero Club Milano.

L'eventuale mancanza del servizio di separazione del traffico non costituisce impedimento allo svolgimento del traffico medesimo.

2.3.3 Primo intervento e lotta antincendio

Ai sensi della normativa vigente e con riferimento al tipo di traffico previsto sull'aeroporto di Milano - Bresso, di cui al successivo punto 3.3.1, si identificano due distinti ambiti d'intervento a cui corrispondono due soggetti certificati prestatori del servizio di primo soccorso e lotta antincendio:

- AERO CLUB MILANO: per la generalità dell'aviazione generale;
- AREU Lombardia: esclusivamente per la piazzola HEMS.

Il servizio di primo intervento e lotta antincendio è assicurato con almeno 15 minuti di anticipo e nei 15 minuti successivi all'effettivo orario di servizio aeroportuale.

Ogni soggetto che sia venuto a conoscenza di incidenti ed inconvenienti gravi occorsi all'interno del sedime aeroportuale, è tenuto a darne immediata comunicazione all'ENAC e all'ANSV, ai sensi del Decreto Legislativo 213/2006.

2.3.4 Rifornimento carburante

Sull'aeroporto di Milano-Bresso è presente un servizio di rifornimento AVGAS 100LL assicurato dall'Aero Club Milano per tutti gli aeromobili che ne fanno richiesta.

I prezzi di vendita del carburante saranno preventivamente comunicati agli utenti e all'ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - così come dovranno essere tempestivamente comunicate all'ENAC eventuali informazioni in merito all'indisponibilità dello stesso.

2.3.5 Sfalcio erba

Il servizio di sfalcio erba, la potatura degli alberi e la cura del verde nel sedime aeroportuale sono assicurati da un concessionario, Azienda Agricola Baronchelli Fratelli Achille-Francesco e C., che vi provvede coordinandosi con la società Sky Services S.p.A.

Durante le operazioni di sfalcio che interessino l'area di movimento è prescritta l'emaneazione di apposito NOTAM.

2.3.6 Ristorazione/bar

Il servizio è assicurato dall'Aero Club Milano, concessionario del Bar/Ristorante, a tutto il personale degli operatori aeronautici presenti sullo scalo e agli equipaggi e passeggeri in transito con un orario di apertura minimo stabiliti come segue:

- Stagione invernale - Ore 07:30 - 16:30;
- Stagione estiva - Ore 07:30 - 19:00.

2.3.7 Aree di uso comune

Le seguenti aree non assegnate in uso esclusivo ad un singolo soggetto aeroportuale sono da considerarsi di uso comune:

- 1) Servizi igienici situati nell'angolo nord-ovest dell'Hangar 6;
- 2) Servizi igienici situati sul lato sud dell'Hangar 6;
- 3) Locale n. 25 annesso all'hangar n. 6 di P.G.;
- 4) Corridoio dal locale 25 al locale 37 annessi all'hangar n. 6 di P.G.;
- 5) Locale n. 12 annesso all'hangar n. 6 di P.G., ingresso al locale n. 11;
- 6) Mq 500 di superficie all'interno dell'area nord dell'Hangar 6, disponibile per attività occasionali, previo rilascio dell'autorizzazione da parte della D.A. Lombardia.

Tutti i concessionari provvederanno, attraverso una rotazione delle attività, alla cura e alla pulizia delle stesse.

2.4 AUTORITÀ DI POLIZIA

Nell'aeroporto di Milano - Bresso non sono presenti uffici degli organi di Polizia o Doganali. Il sedime aeroportuale ricade sotto la competenza dei seguenti uffici:

✈ **Polizia di Stato - Commissariato Cinisello Balsamo**

Via Francesco Cilea, 30, 20092 Cinisello Balsamo MI
Telefono: 02 660 8181

✈ **Carabinieri - Comando Stazione Bresso**

Via 25 Aprile, 47 - 20091 Bresso (Mi)
Telefono: 02 6108951

✈ **Polizia Municipale - Comando Polizia Locale Bresso**

Via Lurani, 12 Bresso (Mi)
Telefono: 02 61455400-419

✈ **Guardia di Finanza - Comando Compagnia Paderno Dugnano**

Via Giancarlo Puecher, 27, 20037 Paderno Dugnano MI
Telefono: 02 99045585

✈ **Dogana - Ufficio delle Dogane di Milano 2**

Via Valtellina, 1 - 20159 Milano
Telefono: 02 69501

3 - CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO ED OPERATIVITÀ

3.1 DATI AMMINISTRATIVI DELL'AEROPORTO

Indicatore di località (ICAO)	LIMB
Coordinate (ARP)	45°32'29"N – 009°12'08"E
Elevazione (ARP)	147,52 m - 484 ft
Codice di Riferimento dell'Aeroporto (ARC)	2B
Classificazione spazio aereo	G
Regione Informazioni Volo	Milano FIR

3.2 CARATTERISTICHE FISICHE E TECNICHE

Le caratteristiche fisiche e tecniche delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi dell'aeroporto sono dettagliate su AIP AD 2 LIMB 1.

3.3 OPERATIVITÀ

3.3.1 Tipo di traffico consentito

L'aeroporto di Milano - Bresso è aperto al traffico comunitario civile di Aviazione generale e aerotaxi.

In relazione alle caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali ed al servizio di primo soccorso e lotta antincendio, sono consentite le operazioni di volo ai seguenti velivoli:

- velivoli con Massimo SIWL di 5000 Kg;
- aeromobili di lunghezza inferiore a 12 m e con fusoliera di larghezza inferiore a 2 m ed (massima categoria antincendio: IIa ICAO);
- elicotteri con lunghezza “fuori tutto” inferiore a 15 m (categoria antincendio: H1);
- elicotteri con lunghezza “fuori tutto” uguale o superiore a 15 m e inferiore a 24 m (categoria antincendio: H2) - solo per attività HEMS, sulla relativa piazzola.

È consentita l'effettuazione di servizi aerotaxi senza limitazioni rispetto al numero di posti. Il servizio potrà essere effettuato previa verifica della compatibilità aeronautica tra aeroporto e velivolo. L'operatore sarà responsabile della verifica dell'adeguatezza delle infrastrutture in termini

di caratteristiche fisiche ed operative con le prestazioni del velivolo e con i requisiti di certificazione per il mantenimento del COA.

Per i voli occasionali, rientra nelle responsabilità dell'operatore aerotaxi, in accordo con il passeggero cliente, valutare l'accettabilità del livello di protezione offerto dal singolo aeroporto.

Le operazioni di volo che richiedono controlli di Polizia (voli extra Schengen) o controlli doganali, possono essere effettuate previo accordo con le Autorità di Polizia e Dogana, secondo le condizioni definite dagli stessi.

3.3.2 Orario di servizio aeroportuale

L'aeroporto di Milano - Bresso è aperto al traffico quotidianamente dalle ore 08:00 (LT) all'ora di termine del Crepuscolo civile, ad eccezione delle attività di elisoccorso (HEMS) che operano in servizio continuativo, di giorno e di notte, utilizzando la relativa piazzola.

Per le limitazioni relative agli orari di operatività aeroportuale a causa di esigenze operative, festività o altro, fare riferimento a quanto pubblicato in AIP-ITALIA - AD2 LIMB 1 - Capo 3: ORARIO DI SERVIZIO e ai NOTAM in vigore.

Per l'orario di termine del Crepuscolo civile (TWL TO) si farà riferimento alle tavole delle effemeridi contenute in AIP Italia GEN 2.7-22 Milano - Linate.

3.3.3 Giornale di Scalo

Tutti i movimenti di atterraggio e decollo, i dati relativi agli aeromobili, agli equipaggi, ai passeggeri ed alle merci, saranno registrati a cura della Direzione Aeroportuale Lombardia in un apposito Giornale di Scalo informatico e resi disponibili ai fini della rendicontazione statistica e della riscossione delle Entrate Proprie dell'Aviazione Civile.

A tal fine, tutti i piloti che intendono operare sull'aeroporto di Milano – Bresso, hanno l'obbligo di notificare all'arrivo e prima della partenza, i seguenti dati:

- 1) marche di registrazione e tipo dell'aeromobile;
- 2) proprietario e/o esercente;
- 3) nominativo del pilota;
- 4) tipo di attività (scuola, turismo, aerotaxi);
- 5) eventuale numero di volo;
- 6) scalo di provenienza o destinazione;
- 7) orari previsti di atterraggio o decollo;
- 8) numero di passeggeri;

9) merci a bordo.

La Società Sky Services S.p.A. è incaricata di raccogliere le notifiche di volo e darne comunicazione alla Direzione Aeroportuale, mediante la trasmissione di un riepilogo mensile delle operazioni di volo.

La Direzione Aeroportuale predisporrà ed invierà, a tal fine, un formato di file che dovrà essere obbligatoriamente utilizzato per la trasmissione dei dati.

I proprietari di aeromobili di base o concessionari di aree di sosta sull'aeroporto di Milano Bresso potranno, su motivata richiesta, essere autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lombardia ad inviare alla stessa, un riepilogo mensile dei dati relativi alla movimentazione effettuata sull'aeroporto di Milano – Bresso, anche per una pluralità di aeromobili associati (entro e non oltre il quinto giorno lavorativo del mese successivo a quello di riferimento), sempre utilizzando lo stesso formato di file che sarà predisposto dalla Direzione Aeroportuale ed inviato a tutti i concessionari.

I voli HEMS sono registrati dalla base AREU Lombardia e pertanto sono esentati da qualunque obbligo comunicativo nei riguardi della Società Sky Services S.p.A.

3.3.4 Diritti aeroportuali

L'uso dell'aeroporto di Milano - Bresso da parte di tutti gli aeromobili, ad eccezione dei voli scuola, di Stato, emergenza e soccorso, è assoggettato al pagamento dei diritti di approdo, di partenza, di sosta o ricovero e di imbarco per i passeggeri in partenza e relative addizionali, come previsto dalla Legge 5 maggio 1976, n. 324, e successivi aggiornamenti.

Il pagamento dei diritti aeroportuali dovrà essere effettuato prima della partenza di ogni singolo volo: la Società Sky Services S.p.A. curerà la riscossione di quanto dovuto per conto di ENAC segnalando alla stessa, ai sensi dell'art. 802 del Codice della Navigazione, eventuali inadempienze.

I proprietari degli aeromobili già autorizzati all'invio dello stralcio mensile dell'attività volativa alla Direzione Aeroportuale pagheranno i relativi diritti con emissione da parte di ENAC di una Nota di accertamento mensile che potrà considerare anche una pluralità di velivoli associati.

3.3.5 Chiusura dell'Aeroporto

In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, a seguito di disposizioni di ENAC, nessun soggetto potrà avanzare pretese di indennizzo e/o risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

3.4 OPERAZIONI DI VOLO

3.4.1 Tipo di operazioni consentite

Sull'aeroporto di Milano-Bresso sono consentite unicamente operazioni di volo in accordo con le regole del volo a vista (VFR - Visual Flight Rule) ad eccezione degli elicotteri impiegati nelle attività HEMS, per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.

3.4.2 Circuito di traffico aeroportuale

Il Circuito di traffico deve svolgersi sempre ad Ovest della pista ed il relativo ingresso nel circuito deve avvenire nel braccio sottovento dal quadrante di Nord Ovest, se in uso la pista 36, e dal quadrante Sud Ovest, se in uso la pista 18.

Il Circuito di traffico di AREU Lombardia si svolge ad EST.

La separazione in volo tra gli aeromobili e le operazioni di decollo e atterraggio vengono effettuate sotto la responsabilità del Pilota ai comandi o dall'Istruttore in caso di Allievo a bordo.

3.4.3 Atterraggio elicotteri e utilizzo piazzola HEMS

Gli atterraggi ed i decolli degli elicotteri civili dovranno essere effettuati sulla pista (RWY 18/36).

La piazzola elicotteri posta ad est della pista di volo è riservata al servizio HEMS di AREU Lombardia con operatività continuativa di giorno e di notte.

E' vietato l'utilizzo contemporaneo della RWY 18/36 e della piazzola HEMS.

3.4.4 Operazioni LVP e VFR notturno

Non sono consentite ad eccezione delle operazioni di elisoccorso (HEMS), per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.

Gli equipaggi che opereranno da/per la piazzola HEMS durante l'orario notturno, dovranno attivare tutte le assistenze a terra necessarie per una sicura condotta delle fasi di avvicinamento, atterraggio e decollo.

3.4.5 Attività di paracadutismo

Non sono consentite.

3.4.6 Attività VDS

Le operazioni di volo sono consentite esclusivamente con apparecchi VDS classificati “avanzati” ai sensi dell’art. 8 del DPR 133 del 09.07.2010, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo.

Per la condotta del volo, il pilota di “VDS avanzato” si atterrà alle prescrizioni del DPR 133 del 09.07.2010, con particolare riguardo all’art.9 e alle procedure in essere sull’aeroporto di Milano – Bresso, pubblicate in AIP-ITALIA.

Sull’aeroporto di Bresso è inibita qualsiasi attività aeroscolastica di VDS.

3.4.7 Operazioni a terra

Il Pilota ai comandi o l’Istruttore in caso di Allievo a bordo è responsabile della separazione a terra con gli altri aeromobili e con gli eventuali ostacoli, nonché del parcheggio nelle aree adibite alla sosta.

L’ingresso e l’uscita dagli hangar deve avvenire a spinta o a traino, anche manuale, e con motori dell’aeromobile spenti.

3.4.8 Ulteriori informazioni

Ulteriori informazioni sulle procedure di circuito aeroportuale, di decollo, di atterraggio e la guida ai movimenti a terra con i relativi sistemi di controllo e segnalazione in uso sull’aeroporto di Milano-Bresso sono pubblicate nei relativi capitoli di AIP-ITALIA:

- AD2 LIMB 1;
- AD2 LIMB 2 - Aerodrome Chart;
- AD2 LIMB 3 - Obstacle Aerodrome Chart - Type A.

Le procedure di volo da e verso l’aeroporto di Milano-Bresso dovranno essere condotte in accordo con quanto pubblicato in AIP-ITALIA:

- ENR 6.3-3 Milano VFR area;
- AD2 LIMB 5-1 (VAC Milano/LINATE).

4 - SECURITY E SAFETY

4.1 SECURITY

4.1.1 Ambito di applicazione delle misure di sicurezza

Ai fini dell'applicazione delle misure di sicurezza il sedime aeroportuale si distingue in:

- aree riservate alle operazioni di volo;
- aree aperte al pubblico.

4.1.2 Accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo

L'accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a chiunque non sia:

- Ispettore/Funziario Enac;
- Forze dell'Ordine;
- Personale dell'Agenzia delle Dogane nello svolgimento di compiti d'istituto;
- Titolari di licenza o attestato di volo, sempre accompagnato da documento d'identità con fotografia;
- Passeggeri accompagnati dal Pilota responsabile del volo in partenza o in arrivo;
- Associati agli Aero Club presenti sullo scalo, personale e operatori dei soggetti aeroportuali, di cui al punto 2.2;
- Fornitori di beni e servizi che si recano in aeroporto su richiesta dei concessionari. In tal caso ogni concessionario è responsabile di accompagnare la persona che accede nelle aree aeroportuali di propria pertinenza. Il Concessionario è responsabile di eventuali disservizi o danni causati dal predetto personale qualora risulti che lo stesso non sia stato adeguatamente informato, non abbia indossato i prescritti indumenti ad alta visibilità e non sia stato costantemente assistito o ricevuto le dovute indicazioni durante le proprie attività lavorative.

4.1.3 Procedure di accesso di mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo

L'accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a tutti i mezzi tranne:

- Mezzi Enac;
- Mezzi FF.O;
- VV.F;
- Mezzi di soccorso;
- Mezzi in attività di manutenzione accreditati da Enac secondo specifiche procedure nel rispetto della Safety Aeroportuali;
- Mezzi dei soggetti aeroportuali di cui al punto 2.2;

- eventuali mezzi autorizzati su base singola direttamente da ENAC o in accordo ad una procedura approvata da ENAC.

4.1.4 Accesso delle persone e degli automezzi nelle aree aperte al pubblico

Le aree aperte al pubblico sono di libero accesso, durante l'orario di apertura del varco carraio di cui al punto 4.1.5, ai visitatori ovvero a coloro che desiderano chiedere informazioni sulle attività di volo che si svolgono in aeroporto o che devono espletare funzioni connesse con le attività d'ufficio e civili dei concessionari delle aree aeroportuali.

Gli automezzi devono essere parcheggiati in maniera da tale da non arrecare intralcio alla circolazione o da ostacolare l'accesso ai varchi dell'area riservata alle operazioni di volo.

4.1.5 Cancelli di ingresso al sedime aeroportuale

L'ingresso principale al sedime aeroportuale è posto in corrispondenza della rotatoria tra le vie Gramsci, G. Matteotti e XXV Aprile del Comune di Bresso, mentre l'entrata posta il Via Clerici serve da ingresso esclusivo per i mezzi diretti alla base HEMS di AREU.

Il cancello carraio resterà aperto nelle giornate di apertura dell'aeroporto:

- dalle ore 07:00 alle ore 23.30.

Gli operatori aeroportuali e per che avvanzeranno richiesta motivata alla D.A., per esigenze legate esclusivamente all'attività aeroportuale, potranno accedere al sedime aeroportuale tramite dispositivi elettronici di accesso che saranno rilasciati dall'ENAC agli aventi diritto i quali si assumeranno le relative responsabilità di carattere civile, penale ed amministrativo che ne derivano.

Nelle giornate di chiusura dell'Aeroporto, l'accesso al sedime demaniale è riservato esclusivamente agli operatori aeroportuali per irrinunciabili esigenze strettamente legate all'attività aeronautica.

Il presente articolo non è comunque applicato nei confronti dei concessionari di alloggio demaniale e dei dipendenti ENAC.

4.1.6 Misure di sicurezza generali

Tutti i soggetti che svolgono attività di aviazione generale o che hanno la gestione di aree di parcheggio, devono assicurare che gli aeromobili, quando non utilizzati, siano chiusi a chiave e che le stesse siano custodite in un luogo sicuro, accessibile soltanto alle persone autorizzate dal proprietario o esercente dell'aeromobile.

Per gli aeromobili in manutenzione o per quelli che non possono essere chiusi a chiave (es. velivoli storici senza cappotte o porte) l'esercente deve applicare misure equivalenti (es. rimuovendo la chiave che comanda l'alimentazione elettrica al pannello di comando, parcheggiando l'aeromobile in luogo sicuro o chiuso, ecc.).

A tal fine deve essere predisposto l'elenco dei soci e degli istruttori degli aeroclub che hanno diritto ad utilizzare gli aeromobili.

Le suddette informazioni devono essere accessibili sia al personale che ha la custodia delle chiavi che al personale ispettivo dell'ENAC ed alle Forze dell'Ordine territoriali, in occasione dei controlli d'Istituto.

Il trasporto di persone da parte degli Aero Club e dell'FTO (Flight Training Organization) può avvenire solo se le stesse sono personalmente conosciute dal socio o da un responsabile dell'FTO (Flight Training Organization), ovvero identificate mediante documenti di identità e per valide motivazioni.

E' fatto obbligo riportare in un apposito registro i dati personali dei piloti nel rispetto delle norme sulla privacy.

4.2 SAFETY

4.2.1 Operazioni in Area di manovra

L'accesso nell'Area di manovra è strettamente consentito agli operatori accreditati che svolgono operazioni riguardanti le infrastrutture di volo, previo accurato accertamento di assenza di traffico di aeromobili sia al suolo che in avvicinamento.

4.2.2 Operazioni in Area di Movimento

In area di movimento è fatto divieto di avvicinarsi ad aeromobili con eliche o motori in funzione.

E' fatto comunque divieto a tutti i veicoli di parcheggiare o circolare sui piazzali dedicati al parcheggio degli aeromobili, all'interno degli hangars e in area di manovra, tranne a quelli esclusivamente autorizzati a tal fine dall'ENAC.

4.2.3 Prove motori

Durante le prove motori devono essere adottate le necessarie misure di sicurezza per la prevenzione di eventuali incidenti (zona circostante libera da persone mezzi ed aeromobili, idonei tacchi alle ruote, freno di parcheggio inserito).

Le prove motori possono essere condotte dalle ore 09.00 alle ore 13.00 e dalle ore 16.30 al termine delle operazioni aeroportuali (LT).

4.2.4 NOTAM

Ogni variazione di qualsiasi natura con la quale viene introdotta una modifica a quanto pubblicato su AIP Italia, “installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo”, deve essere tempestivamente comunicata all’ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - per l’emissione del relativo NOTAM (notice to airmen), al fine di avvisare il personale interessato alle operazioni di volo.

La contaminazione delle infrastrutture aeroportuali dovute a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante deve essere tempestivamente notificata all’ENAC Direzione Aeroportuale Lombardia per l’emissione di NOTAM.

Le operazioni di manutenzione delle infrastrutture di volo che possono interessare l’operatività dello scalo devono essere pubblicate mediante NOTAM.

4.2.4.1 Procedura per l’emissione dei NOTAM

Durante la settimana lavorativa, ogni soggetto fornitore di un servizio aeroportuale è tenuto ad inviare all’ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia - la richiesta scritta per l’emissione del NOTAM relativo a modifiche concernenti il servizio erogato. Tali richieste devono pervenire nel rispetto della tempistica prevista dal Manuale AIS edito da ENAV, ossia con almeno 10 gg. di anticipo rispetto alla data di applicabilità o decorrenza.

Al di fuori degli orari di servizio della Direzione Aeroportuale Lombardia potrà essere richiesta esclusivamente l’emissione di NOTAM per situazioni o eventi di natura straordinaria e/o imprevisti che possono avere rilevanza per la sicurezza delle operazioni di volo (neve, danni alle infrastrutture di volo, ecc.) o aventi carattere di emergenza (eventi che implicano operazioni di soccorso, di aeromobili di Stato, ecc.).

Oltre alla comunicazione scritta, in detti casi, dovrà pervenire anche richiesta telefonica alla funzionario ENAC reperibile al fine di consentirgli di approvarne il contenuto ed autorizzarne l’emissione all’Enav.

La Direzione Aeroportuale invierà mensilmente, agli indirizzi email dei concessionari, l’elenco ed i recapiti dei funzionari reperibili.

4.2.5 Sicurezza del Lavoro

Tutti i soggetti che operano sullo scalo devono assicurare l'osservanza, da parte dei propri dipendenti, delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Tutti gli operatori devono assicurare l'osservanza del D.M. 10/3/98 in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:

- Azioni da mettere in atto in caso di emergenza
- Procedure di evacuazione
- Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari
- Misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

4.2.6 Tutela ambientale

Ogni soggetto che opera sullo scalo di Milano-Bresso è unico responsabile, in sede civile e penale, dell'attuazione delle norme vigenti in materia di tutela ambientale ed antinquinamento, impegnandosi ad ottenere tutte le eventuali autorizzazioni necessarie all'esercizio dell'attività.

L'Operatore sarà altresì responsabile per eventuali episodi di inquinamento derivanti dalla propria attività, dalle attività di terzi da esso coordinati, o dalla gestione degli spazi assegnati e delle relative pertinenze, rispetto ai quali si impegna ad eseguire tutti i necessari interventi di bonifica e ripristino. Questi saranno sempre preventivamente concordati con ENAC ed eventuali Enti di controllo competenti.

L'Operatore s'impegna a tenere indenne ENAC da pretese o richieste da chiunque formulate, e a risarcire ENAC e/o eventuali terzi per tutti i danni subiti. Gli spazi e le relative pertinenze dovranno essere restituiti a ENAC privi da ogni forma di inquinamento, fornendo eventuale idonea documentazione.

4.2.7 Divieti

Sui piazzali e sulle aree di movimento è rigorosamente vietato fumare.

In tutto il sedime aeroportuale è comunque vietato gettare carta, oggetti vari e rifiuti.

4.2.8 Attività diverse da quelle aeronautiche

Attività diverse da quelle aeronautiche potranno essere svolte all'interno del sedime demaniale solo previa specifica autorizzazione rilasciata dall' ENAC - Direzione Aeroportuale Lombardia -.



Con la sola eccezione dell'hangar n. 39 di P.G., adibito ad officina, è vietato effettuare qualunque tipo di manutenzione all'interno degli hangar, salvo esplicito consenso scritto da parte di ENAC per ciascuna operazione.

5 - GESTIONE DELLE EMERGENZE AERONAUTICHE

5.1 DISPOSIZIONI GENERALI

Le presenti disposizioni definiscono il quadro generale delle norme e procedure finalizzate a far fronte in modo organizzato alle possibili emergenze derivanti da eventi pericolosi di natura aeronautica o a causa di un incidente aereo, che possono interessare l'Aeroporto “Franco Bordoni Bisleri” di Milano - Bresso.

Non sono oggetto di trattazione emergenze di tipo diverso da quelle di natura aeronautica, derivanti da eventi naturali, attentati alla sicurezza del trasporto aereo o comunque connesse allo svolgimento dell'attività umana.

5.2 LIVELLO DI PROTEZIONE ANTINCENDIO

Ai sensi del Regolamento ENAC N. 9/DG 2/2/2011 “Disciplina Generale della Protezione Antincendio per gli Aeroporti di Aviazione Generale e Aviosuperfici” e del Decreto Ministeriale 26 ottobre 2007, n. 238 “Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici” e con riferimento al tipo di traffico previsto sull'aeroporto di Milano-Bresso e alle infrastrutture aeroportuali, si identificano due distinti ambiti d'intervento a cui corrispondono due soggetti prestatori del servizio di primo soccorso e lotta antincendio:

Tipo di Traffico	Infrastruttura di volo	Aeromobili	Classe Antincendio (ICAO)	Riferimento Normativo	Fornitore del servizio Antincendio
Aviazione generale	RWY 18/36	Velivoli di lunghezza inferiore a 12 m e con fusoliera di larghezza inferiore a 2 m;	II ^a	Regolamento ENAC “Disciplina generale della protezione antincendio... ” del 02/02/2011;	AERO CLUB MILANO
		Elicotteri con lunghezza “fuori tutto” inferiore a 15 m	H1	Decreto Ministeriale 23 settembre 2011	
HEMS	Eliporto HEMS	Elicotteri con lunghezza “fuori tutto” uguale o superiore a 15 m e inferiore a 24 m.	H2	Decreto Ministeriale 26 ottobre 2007, n. 238	AREU

5.3 DOTAZIONI E PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO

Per ogni specifico ambito di intervento, il fornitore del servizio antincendio è tenuto ad assicurare con riferimento alle presenti DISPOSIZIONI GENERALI le idonee dotazioni in termini di personale, mezzi, agenti estinguenti, equipaggiamenti ed attrezzature, nonché della redazione di specifiche procedure operative di intervento (PIANO DI EMERGENZA OPERATIVO) che saranno oggetto di relativa certificazione da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

5.4 AMBITO TERRITORIALE DI INTERVENTO

Per quanto riguarda gli incidenti, le presenti DISPOSIZIONI GENERALI si applicano in tutte le circostanze che possano occorrere all'interno del perimetro aeroportuale.

I fornitori dei servizi antincendio sono tenuti ad effettuare periodiche verifiche al fine di valutare le condizioni di accesso e percorribilità di tutte le aree interne all'aeroporto e di tutte quelle comprese nell'ambito territoriale esterno in cui è reputato utile e vantaggioso il primo intervento dei soccorsi aeroportuali, comunicandone gli esiti all'ENAC.

5.6 RESPONSABILITA', RUOLI E FUNZIONI

5.6.1 ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE LOMBARDIA

In caso di incidente aeronautico ordina, qualora necessario, che aeromobili od altri mezzi di trasporto che si trovino in aeroporto siano messi a disposizione per il soccorso.

Notifica l'evento agli Enti di competenza (Prefettura, SALA CRISI ENAC, ANSV, ecc.) comunicando, in relazione all'evento occorso, le informazioni disponibili sulla situazione in atto, mantenendo un costante aggiornamento delle notizie.

Adotta gli eventuali provvedimenti di natura aeronautica.

Garantisce la collaborazione con l'Autorità giudiziaria e l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV).

Cura, per quanto di competenza, l'attività d'informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media.

5.6.2 AERO CLUB MILANO - PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE

Fornisce il servizio di assistenza radio (BIGA) con informazioni T/B/T a supporto del servizio di primo soccorso e lotta antincendio, utilizzando la frequenza assegnatagli.

Assicura, durante il proprio orario di servizio, il presidio di primo intervento per il soccorso e la lotta antincendio (PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE - PPI) per tutte le operazioni di aviazione generale afferenti l'aeroporto di Bresso, ad esclusione del traffico HEMS, in accordo con le previsioni del Regolamento ENAC “Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale e le avio superfici” del 02/02/2011 e del Decreto Ministeriale 6 agosto 2014.

5.6.3 SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS - AREU Lombardia

Assicura, durante il proprio orario di servizio, il servizio antincendio presso l'eliperficie HEMS in accordo con le previsioni del Decreto Ministeriale 26 ottobre 2007, n. 238.

5.6.4 VIGILI DEL FUOCO - VVF

Contattati dagli operatori aeroportuali di primo intervento in relazione all'evento occorso, assicurano con personale, mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi in tutte le circostanze in cui le in cui le necessità di personale e mezzi per il soccorso sovrastano le potenzialità disponibili in aeroporto assumendo la direzione tecnica dei relativi interventi. In caso di intervento il Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS VVF) assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS).

5.6.5 SERVIZIO SANITARIO URGENZA EMERGENZA AREU:

Contattati dagli operatori aeroportuali di primo intervento in relazione all'evento occorso, assicura la gestione dei soccorsi sanitari, rivestendo il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS) e fornisce le informazioni sanitarie alla Centrale Operativa del SUEM AREU.

5.6.6 FORZE DI POLIZIA (Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza):

Assicurano il presidio, la vigilanza e l'ordine pubblico nelle aree interessate dall'incidente.

Il piantonamento dei resti del velivolo sul luogo dell'incidente al fine di garantire da ogni interferenza lo svolgimento delle indagini giudiziarie e di sicurezza aerea (ANSV).

Gestione degli effetti personali delle vittime dell'incidente.

5.6.7 POLIZIA MUNICIPALE

Assicura la gestione della viabilità dell'area aeroportuale aperta al pubblico.

5.7 GESTIONE DELL'EMERGENZA

5.7.1 Stati di emergenza aeronautica

STATO	DEFINIZIONE
ALLARME	Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti.
EMERGENZA	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti.
INCIDENTE	Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti

5.7.2 Fasi operative

In relazione all'evento occorso, nelle procedure di intervento sono definite delle fasi operative, a cui corrispondono precise comunicazioni ed azioni da intraprendere dai soggetti coinvolti; tali azioni sono descritte nel dettaglio in seguito, nella trattazione specifica di ogni evento contemplato.

Le fasi operative individuate sono:

A) ATTIVAZIONE

Sancisce l'avvio delle operazioni di allerta, assistenza o soccorso.

B) CONOSCENZA E COMUNICAZIONE

Elemento essenziale di questa fase è la corretta identificazione della situazione di emergenza in atto, in una condizione in cui può essere a volte difficile compiere una corretta e rapida valutazione dell'evento in corso.

Nell'eventualità di emergenze in volo spetta all'equipaggio dell'aeromobile identificare correttamente il problema ed intraprendere tutte le misure per risolverlo, e di conseguenza allertare rapidamente il servizio radio (BIGA) e a seconda delle circostanze, il PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o il SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH), al fine di avviare prontamente il flusso di informazioni necessario ad assicurare la necessaria assistenza.

In alcune circostanze è possibile che la comunicazione circa una condizione di pericolo o incidente percorra diversi passaggi, ma è fondamentale che, in ogni caso, chiunque abbia notizia di un

pericolo o di un incidente che coinvolga un aeromobile e i suoi passeggeri ne dia immediata comunicazione alla BIGA e/o al PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE.

Qualora gli addetti del PPI o del SAH ricevano direttamente la notizia di un pericolo o di un incidente, interverranno immediatamente informando nello stesso tempo la BIGA circa l'evento accaduto.

➤ **COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE**

Ai fini delle comunicazioni radiotelefoniche relative al presente Piano è utilizzabile, quale canale preferenziale per le comunicazioni d'emergenza e la gestione della stessa, la frequenza radio assegnata all'Aero Club Milano per il servizio di BIGA, sul canale:

VHF 122.000

È obbligatorio, per chiunque non sia coinvolto nelle operazioni di soccorso, adottare il silenzio radio sulla frequenza di emergenza e riservare l'uso delle linee telefoniche alle contingenti necessità dei soccorsi.

Ogni soggetto interessato avrà cura che gli operatori incaricati delle comunicazioni siano istruiti sui fondamenti di radiotelegrafia aeronautica.

➤ **INFORMAZIONI BASILARI SULL'EVENTO**

Ai fini di una corretta gestione di qualsiasi tipo di emergenza è necessario che i soggetti incaricati delle prime operazioni di soccorso acquisiscano nel minor tempo possibile le informazioni essenziali sull'evento in corso e si pongano in condizione di trasferirle correttamente, qualora vi sia necessità di intervento di soccorsi esterni:

- Natura dell'evento in corso (“cosa”);
- Luogo in cui l'evento è già occorso o si prevede possa accadere (“dove”);
- Persone coinvolte (“a chi”);
- Tipo dell'aeromobile e suo nominativo (“a cosa”).

Altre informazioni utili per la gestione di un'emergenza in volo:

- Intenzioni e/o richieste dell'equipaggio;
- Posizione dell'aeromobile;
- Tempo a disposizione (orario stimato di atterraggio per gli aeromobili in arrivo);
- Pista che sarà utilizzata per l'atterraggio.

C) OPERAZIONI DI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

Nell'eventualità di un incidente occorso all'interno del sedime aeroportuale, le squadre di soccorso e altri soggetti che intervengono sul luogo operano ciascuna nell'ambito delle proprie responsabilità e competenze secondo quanto previsto dalle rispettive procedure operative.

Ogni soggetto che interviene nell'area dell'incidente è tenuto ad indossare dotazioni che lo rendano riconoscibile in ogni condizione di visibilità.

Le gestione dei soccorsi è svolta nelle fasi iniziali dal PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI) o del SERVIZIO ANTINCENDIO HEMS (SAH).

Al sopraggiungere del personale del Comando Provinciale di Vigili del Fuoco, il coordinamento degli interventi tecnici e di soccorso sarà svolto dal Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS) del Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco che assume il ruolo di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS). A questi si rapporterà il personale inviato dalla Centrale Operativa AREU per i soccorsi sanitari (il medico incaricato da AREU assumerà il ruolo di Direttore dei Soccorsi Sanitari), mentre il responsabile del PPI, o del SAH, continuerà a mantenere i contatti con l'ENAC.

In funzione delle necessità operative, in prossimità dell'area dell'incidente e su indicazione del DTS, sarà prontamente stabilito un Posto di Comando Avanzato (PCA), presso il quale convergeranno i responsabili per le operazioni di soccorso sanitario e per la gestione dell'ordine e della sicurezza pubblica.

La funzione del PCA è essenziale al fine di:

- classificazione e dimensionamento dell'incidente;
- decisioni nel merito della gestione operativa degli interventi di soccorso;
- indicazioni per la dislocazione dei mezzi del soccorso sanitario;
- TRIAGE sanitario;
- allestimento dell'area dove fornire alle vittime dell'incidente un'eventuale prima stabilizzazione prima del trasporto verso gli ospedali;
- delimitazione, isolamento e piantonamento dell'area dell'incidente e dei resti del velivolo;
- aggiornamenti costanti all'ENAC.

PUNTO DI RADUNO PER I MEZZI DI SOCCORSO

Il Punto di Raduno è l'area di raduno dei mezzi e del personale di soccorso e lotta antincendio proveniente dall'esterno dell'aeroporto.

E' di norma individuato nell'aria antistante il varco carraio per l'area airside adiacente all'hangar 6.

D) TERMINE OPERAZIONI ANTINCENDIO

In caso di STATO DI ALLARME/EMERGENZA, sancisce il termine delle operazioni di allerta o assistenza da parte del PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI).

In caso di STATO DI INCIDENTE, sancisce il termine delle operazioni strettamente legate alla lotta antincendio nella crash area. Nel caso in cui non sia necessario l'intervento dei VVF, il TERMINE DELLE OPERAZIONI ANTINCENDIO è dichiarato dal PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO AEROPORTUALE (PPI). In ogni altro caso, la dichiarazione di conclusione di tale fase è assicurata dal DTS dei VVF.

E) TERMINE SOCCORSO SANITARIO

In caso di STATO DI INCIDENTE, sancisce il termine delle operazioni legate al soccorso sanitario nella crash area su indicazione del DTS dell' AREU.

F) DISATTIVAZIONE

Sancisce il termine delle operazioni di assistenza e soccorso e, tipicamente, corrisponde al ripristino delle normali operazioni aeroportuali, ossia, la ripresa funzionalità dell'aeroporto, anche se a regime ridotto.

5.8 ATTIVITÀ D'INFORMAZIONE ISTITUZIONALE E RAPPORTI CON I MASS MEDIA

L'attività d'informazione istituzionale ed i rapporti con i mass media spettano esclusivamente all'ENAC ed all'ANSV, per quanto di rispettiva competenza. In particolare, spetta all'ANSV, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e sullo svolgimento dell'inchiesta di sicurezza.