



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER L'EMERGENZA ED IL SOCCORSO TECNICO

Roma,

COMANDI PROVINCIALI VV.F. LORO SEDI
e, per conoscenza,:

ALLE DIREZIONI CENTRALI VV.F. LORO SEDI

ALLE DIREZIONI REGIONALI VV.F. LORO SEDI

AGLI UFFICI ISPETTIVI PER L'ITALIA SETTENTRIONALE,
CENTRALE E SARDEGNA, MERIDIONALE E SICILIA
LORO SEDI

OGGETTO: Forza minima nei turni di servizio per la gestione del servizio antincendio negli aeroporti di cui alla Tabella A della legge del 23 dicembre 1980 n. 930.
Chiarimenti ed indirizzi applicativi

Premessa

La Direzione Centrale per l'Emergenza e il Soccorso Tecnico, con nota n° 2110/3405/C del 30 novembre 2005, ha fornito indicazioni in merito all'organizzazione del servizio antincendio negli aeroporti, mentre con nota n° 1190/3405/C del 27 luglio 2009, ha indicato la consistenza della forza minima congruente con le dotazioni e le prestazioni fissate in funzione della categoria antincendio dell'aeroporto.

Nel corso degli anni, diversi comandi provinciali hanno manifestato dubbi applicativi circa le disposizioni sopra richiamate, soprattutto nei casi di assenze non programmate ove si rende necessario integrare l'organico dei distaccamenti aeroportuali con personale proveniente da altre sedi, eventualità che produce altresì una contrazione del dispositivo di soccorso in ambito provinciale.

Premesso che la legge 930/ 1980 individua nei Comandanti Provinciali i responsabili del servizio antincendi aeroportuale, si forniscono di seguito le linee guida da tener presenti nei casi di assenze non programmabili tenuto conto che dette linee sono state formulate a garanzia del servizio ed in conformità alle raccomandazioni dell'ICAO.

1.0 Aeroporti e relative categorie ICAO

Nella circolare del 30 novembre 2005, in prospettiva di una nuova riclassificazione degli aeroporti sulla scorta delle intese raggiunte con ENAC, venivano riportate categorie aeroportuali in alcuni

casi differenti rispetto a quelle decretate ai sensi della legge 930/80 come riportate nell'elenco sottostante:

- **IX** (Roma Fiumicino – Varese Malpensa - Torino)
- **VIII** (Genova – Catania – Milano Linate — Palermo – Roma Ciampino – Venezia - Cagliari – Sassari Olbia – Verona – Ancona – Brescia - Bari)
- **VII** (Sassari Alghero – Agrigento Lampedusa – Reggio Calabria – Trapani Pantelleria – Trapani Birgi - Parma – Napoli – Rimini – Bologna – Catanzaro Lametia Terme – Gorizia Ronchi dei Legionari – Pescara - Pisa –Bergamo Orio al Serio - Brindisi)
- **VI** (Crotone – Cuneo – Perugia – Firenze – Forlì)
- **V** (Savona – Taranto Grottaglie- Treviso)

E' tuttavia noto che, grazie alle dotazioni veicolari del CNVVF, gli assetti operativi garantiscono di fatto categorie antincendio ICAO superiori rispetto a quelle decretate.

2.0 Soccorso e lotta antincendio in ambito aeroportuale

Il servizio antincendio aeroportuale è regolamentato a livello internazionale dalle norme emanate dall'ICAO in qualità di agenzia di riferimento delle Nazioni Unite.

Tale regolamentazione, resa esecutiva con l'emanazione di annessi, è recepita nella normativa nazionale dall'E.N.A.C. in forza dell'art. 690 del nuovo codice di navigazione come modificato dal D.Lvo 151/2006.

Le disposizioni che attualmente riguardano il livello di protezione antincendio sono contenute sostanzialmente nelle seguenti norme:

- Annesso 14 Capitolo 9 “Aerodromes” *dell’International Standards and Recommended Practices* (International Civil Aviation Organization).
- Parte 1 — “Rescue and fire fighting” dell’ *Airport Services Manual* (doc 9137).
- Capitolo 9 – “Prevenzione e gestione dei rischi” del “*Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti*” di ENAC.

Nelle anzidette disposizioni (e segnatamente nel cap. 9.2 dell’Annesso 14) l’ICAO ha standardizzato il livello antincendio aeroportuale fondato su tre inderogabili parametri ed in particolare:

- il tempo di risposta del servizio antincendi (standard);
- i quantitativi, i tipi di materiale estinguente e le portate di erogazione (tabella 1) (standard);
- il numero minimo di automezzi antincendi (tabella 2) (raccomandazione).

Appare pertanto evidente che l’ICAO ha inteso lasciare ai singoli paesi aderenti all’organizzazione la facoltà di definire il numero dei componenti delle squadre di intervento in ambito aeroportuale.

Di seguito per completezza di informazione si riportano le tabelle 1 e 2.

Tabella 1 (estrapolata dalla Table 9-2. Minimum usable amounts of extinguishing agents dell'Annesso 14)

Quantità minima di agenti estinguenti			
	Schiuma AFFF (tipo B)		Agenti complementari
Categoria ICAO	Acqua (L)	Portata schiuma (L/min)	Polvere chimica antincendio (kg)
1	230	230	145
2	670	550	190
3	1200	900	135
4	2400	1800	135
5	5400	3000	180
6	7900	4000	225
7	12100	5300	225
8	18200	7200	450
9	24300	9000	450
10	32300	11200	450

Nota: Per la sostituzione di agente estinguente debbono essere utilizzate le seguenti equivalenze : 1 kg di polvere chimica antincendio = 0.66 L di acqua per la produzione di schiuma

Tabella 2 [estrapolata dalla Table 2-3. Minimum number of vehicles *Airport Services Manual* (doc 9137)]

Categoria ICAO	Veicoli antincendi e di soccorso
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

2.1. Caratteristiche antincendio dei mezzi aeroportuali in dotazione al C.N.VV.F.

Nella tabella 3 seguente sono riportate, per facilità di consultazione, le quantità di agenti estinguenti presenti sugli automezzi AIS, AISP, AB ed ASA attualmente in servizio presso i distaccamenti aeroportuali.

Tabella 3 (Caratteristiche principali automezzi aeroportuali)

	AIS DRAGON	AISP DRAGON	AIS POSEIDON	AISP SUPER DRAGON	AISP STRIKER	AB 25/35K (*)	ASA
Requisito: 80 km/h in 40 secondi	SI	SI	SI	SI	SI	NO	NO
ACQUA	10.400	8.700	10.200	11.600	10.050	25000/35000	500
LIQUIDO SCHIUMOGENO	1.250	1.100	1.200	1.450	1.890	NO	NO
SERBATOIO POLVERE	NO	600	NO	600	450	NO	NO
PORTATA MONITOR SCHIUMA	4.800	4.800	4.500	5.600	5.600	NO	NO

*Automezzo che non contribuisce alla copertura antincendio aeroportuale

Con l'acquisizione dei Ford Ranger 2.5 TD, si segnala l'opportunità che due unità dell'automezzo ASA possano formare l'equipaggio del mezzo suddetto congiuntamente al ROS per consentire:

- il raggiungimento del luogo dell'emergenza/incidente con due automezzi di soccorso, di cui uno veloce come la CA Ford, già allestito con un caricamento utile alle primissime fasi dell'intervento;
- la possibilità di costituire immediatamente un punto di comando avanzato viste le caratteristiche della suddetta CA.

Con tale acquisizione del nuovo automezzo, il convoglio dedicato al soccorso sarà pertanto costituito da due unità sull'ASA e due unità sulla CA che potranno ovviamente ricongiungersi sul luogo dell'incidente per operare in modo sinergico e coordinato.

Per i distaccamenti in cui è presente la CA Ford Ranger 2.5 TD per il ROS, il capo turno ed un autista dell'equipaggio ASA costituiranno l'equipaggio della CA.

3.0 Linee guida per la predisposizione dei fogli di servizio nei distaccamenti aeroportuali.

Sulla scorta delle indicazioni riportate nei paragrafi precedenti, vengono fornite le linee guida per garantire la piena rispondenza dei servizi resi nei distaccamenti aeroportuali alle norme nazionali ed internazionali, nei casi in cui assenze non programmabili o carenze di organico comportino una sensibile riduzione del numero di unità presenti.

3.1 Procedura di attivazione delle sedi limitrofe

Ogni comando provinciale dovrà dotarsi, ove non già predisposta, di una procedura di attivazione della sedi VV.F. limitrofe o dei mezzi speciali ritenuti necessari (es. AG, AF/NBCR ...) per supportare, all'occorrenza, il distacco aeroportuale.

Tale procedura garantisce:

- un intervento tempestivo soprattutto nei casi in cui l'incidente abbia luogo al di fuori del perimetro aeroportuale;
- la possibilità di potenziare il distacco aeroportuale nella fase di predisposizione dello scalo all'emergenza;
- il recepimento, per la componente VV.F., del punto 9.1.3 dell'Annesso 14 ICAO.

Nella predisposizione/revisione della procedura, si tenga conto delle indicazioni fornite nell'ordinanza del Dipartimento della Protezione Civile 27 gennaio 2012 «Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze» per gli incidenti aerei».

3.2 Utilizzo di personale volontario

Permangono validi i contenuti della nota 1055/3405/C-2 del 17 giugno 2008 circa l'impiego del personale volontario nel servizio antincendio aeroportuale.

In tale nota si prevede che il personale volontario, dopo il corso di formazione aeroportuale, possa essere impiegato sull'automezzo ASA, sull'AB e come ausilio alla sala operativa aeroportuale.

3.3 Personale qualificato

Il numero minimo di personale qualificato nel turno di servizio non potrà essere inferiore a due unità, con le seguenti funzioni:

- una unità con funzioni di ROS;
- una unità per il coordinamento dei mezzi antincendio.

3.4 Sequenza di sospensione dei mezzi

Allorché la forza presente non consenta l'operatività di tutti gli automezzi antincendio ordinariamente previsti, si potrà procedere alla sospensione di taluni servizi non indispensabili ai fini del mantenimento della categoria antincendio dell'aeroporto. Si suggerisce in tal caso la sequenza appresso indicata.

Per tutti gli aeroporti

3.4.1 Sospensione del veicolo di rifornimento idrico in pista (AB da 25.000 litri, 35.000 litri a Malpensa e Fiumicino)

Con nota n. 1536/3405/B del 5 novembre 2010, questa DCEST ha definitivamente chiarito che l'AB da 25.000/35.000 litri non deve necessariamente avere un tempo di risposta pari a quello degli altri automezzi antincendio aeroportuali.

Sull'argomento, considerato anche che l'automezzo non può essere impiegato fuori pista e che in tutti i distaccamenti aeroportuali esistono i serbatoi pensili per il rifornimento rapido, si ritiene, che si possa non prevedere personale per la conduzione dell'AB da 25. Lo stesso automezzo può essere condotto da personale che presta servizio in una sede vicina all'aeroporto e che, in caso di incidente, si rechi presso il luogo del sinistro. Ed in effetti, il Piano Nazionale di sicurezza prevede espressamente in tali circostanze la possibilità di accesso diretto alle aree aeroportuali anche di personale VF non in possesso delle autorizzazioni previste e senza obbligo di controllo preventivo.

Inoltre poiché l'equipaggio dell'AB è utilizzato anche per la conduzione del veicolo complementare per il rifornimento di carburante con passeggeri a bordo, i comandi provinciali, in attesa che in tutti gli aeroporti siano approvate le procedure di cui all'art 5 - c. 6 - del D.M. 30.6.2011, sono autorizzati ad impiegare per i servizi di rifornimento agli aeromobili, un mezzo antincendio appartenente al convoglio di soccorso. In tal caso si dovrà verificare il pronto impiego di detto mezzo in caso di emergenze/incidente.

Ad ogni buon fine si rammenta che a decorrere del 23 luglio 2013 sarà abrogato il precedente D.M. 30.9.1985. Con la soppressione di detto servizio di assistenza, è possibile diminuire il contingente di 2 unità/turno.

3.4.2 Sospensione di un veicolo antincendio principale (AIS, AISP) per gli aeroporti della IX categoria ICAO

Per tale categoria aeroportuale non è possibile sospendere uno dei veicoli antincendio principali (AIS, AISP).

3.4.3 Sospensione di un veicolo antincendio principale (AIS,AISP) per gli aeroporti dalla VIII alla VII categoria ICAO

Ove sia necessario, dopo aver sospeso l'AB, si provvederà a sospendere uno dei tre automezzi principali del convoglio di soccorso. Ovviamente, sulla scorta della tabella 3, si verificherà che il quantitativo di acqua presente sugli automezzi soddisfi gli standard ICAO che prevedono 18.200 litri per la categoria VIII e 12.100 litri per la VII categoria.

Con la sospensione del mezzo è possibile diminuire il contingente di 2 unità/turno, salvo il fatto che avendo a disposizione personale autista uno dei tre automezzi AIS/AISP possa essere condotto dal solo operatore.

3.4.4 Sospensione di un veicolo antincendio principale (AIS, AISP) per gli aeroporti dalla VI alla V categoria ICAO

Ove sia necessario, dopo aver sospeso l'AB, si provvederà a sospendere uno dei due automezzi principali del convoglio di soccorso. Ovviamente, sulla scorta della tabella 3, si verificherà che il quantitativo di acqua presente sull'automezzo soddisfi gli standard ICAO che prevedono 7.900 litri per la categoria VI e 5400 litri per la V categoria.

Con la sospensione del mezzo è possibile diminuire il contingente di 2 unità/turno salvo il fatto che avendo a disposizione personale autista uno dei due automezzi AIS/AISP possa essere condotto dal solo operatore.

3.5 Distaccamenti di ROMA FIUMICINO e di VARESE MALPENSA

Fatte salve le considerazioni di carattere generale riportate nei paragrafi precedenti, la particolare conformazione, l'estensione dei sedimi aeroportuali, il numero di piste presenti nei suddetti

aeroporti, la complessità dei piani di emergenza che possono prevedere la gestione di due emergenze in contemporanea, non consentono di individuare specificazioni puntuali per la riduzione del contingente nei casi di assenze non programmate.

A seguito di accurata analisi è tuttavia possibile, anche per effetto dell'imminente eliminazione dei servizi di assistenza, prevedere dopo tale evenienza una ridefinizione dei numeri minimi di personale in servizio nei suddetti distaccamenti.

➤ Per **ROMA FIUMICINO** è prevedibile considerare un contingente minimo di personale che assicuri:

n. 8 Super Dragon opportunamente dislocati nelle sedi di servizio interne al sedime	16 unità
n. 2 ASA (di cui un equipaggio destinato anche a servizio di APS)	9 unità
n. 1 CA-ROS	2 unità
n. 1 AB da 35.000 litri	2 unità
Sala operativa	2 unità

per un totale di n. **31 unità/turno** presenti in servizio.

➤ Per **VARESE MALPENSA** è prevedibile considerare un contingente che assicuri:

n. 6 AIS opportunamente dislocati nelle sedi di servizio interne al sedime	12 unità
n. 2 ASA di cui 1 equipaggio destinato a anche servizio di APS	9 unità
n. 1 CA-ROS	2 unità
n. 1 AB da 35.000 litri	2 unità
Sala operativa	2 unità

per un totale di n. **27 unità/turno** presenti in servizio

Tale dotazione operativa garantisce la possibilità di movimento agli aeromobili appartenenti alla X categoria ICAO.

3.5.1 Sequenza di sospensione dei mezzi

Ferma restando la possibilità di sospendere, come per gli altri aeroporti nazionali, il mezzo per il rifornimento in pista da 35.000 litri assegnato esclusivamente ai due aeroporti maggiori, i Comandanti Provinciali di Roma e Varese stabiliranno in sede locale, se ritenuto necessario ed in accordo con le linee guida sopra riportate, una propria sequenza di sospensione dei mezzi che tenga conto delle peculiarità degli aeroporti di competenza.

IL DIRIGENTE DELL'AREA
(METELLI)

IL DIRETTORE CENTRALE
(Mistretta)