

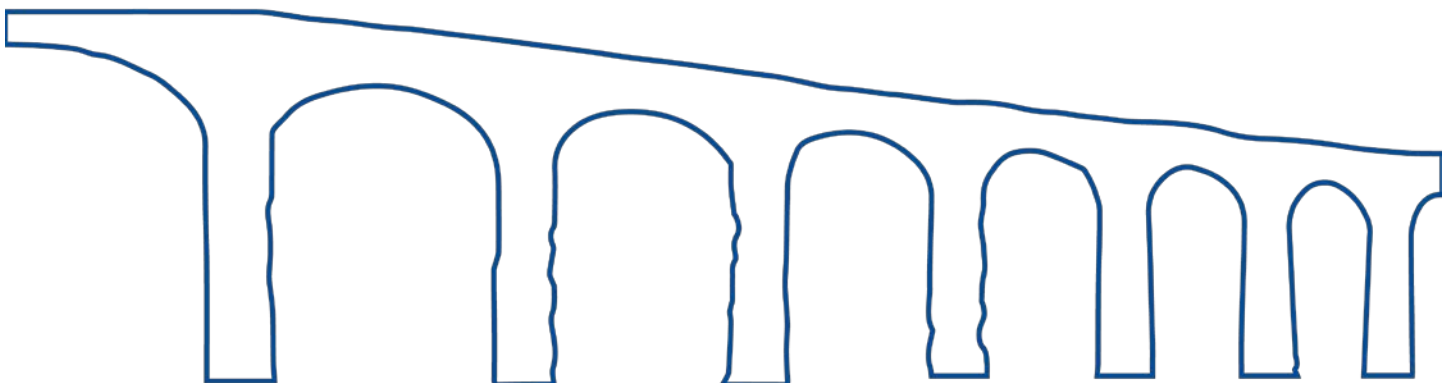
Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

**MANUALE DI AEROPORTO – PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE
DELL’AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICAZIONE E
ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE**

(Regolamento 139/2014 – Subpart E – Aerodrome Manual and documentation)

SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione Aeroportuale

SEZIONE 3 – Qualifica e addestramento del personale operante in aeroporto



Lasciata intenzionalmente in bianco

	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.17 del 12/04/2024

PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO	5
2 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	5
2.1 RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	6
2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione	8
2.1.1.1 L'Accountable Manager	9
2.1.1.2 Safety & Compliance Monitoring Manager	11
2.1.1.3 Training Manager	12
2.1.1.4 Post Holder Area di Movimento & Terminal	13
2.1.1.5 Post Holder Area di Manutenzione	16
2.1.1.6 Post Holder Progettazione	17
2.1.2 Procedure per la supervisione continua in assenza dei responsabili titolari (Deputy)	18
2.1.3 I comitati aeroportuali	19
2.1.3.1 Safety Review Board	22
2.1.3.2 Safety Action Group (SAG)	22
2.1.3.3 Safety Committee	25
2.1.3.4 Local Runway Safety Team	26
2.1.3.5 Emergency Response Committee	28
2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	29
2.2.1 Scopo del Safety Management System	29
2.2.2 Safety Policy e Safety Objectives	31
Safety Objectives	34
2.2.3 Safety responsibilities del personale chiave per la Safety aeroportuale	35
2.2.3.1 Risk Management	36
2.2.3.2 Management of change	36
2.2.3.3 Occurrences Management	37
2.2.4 Gestione e revisione documentale	38
2.2.4.1 Lista di distribuzione	38
2.2.4.2 Archiviazione del documento	38
2.2.5 Processo di Safety risk Management, identificazione degli Hazard e del sistema di valutazione del rischio	40
2.2.5.1 Descrizione del contesto e del sistema e identificazione degli Hazard	41
2.2.5.2 Analisi degli Hazard	42
2.2.5.3 Valutazione del rischio	44
2.2.5.4 Risk Assessment Report e Hazard Log	48

	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.17 del 12/04/2024


2.2.6	Monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni Safety e delle misure di mitigazione del rischio.....	50
2.2.6.1	Azioni di origine nazionale.....	52
2.2.7	Monitoraggio degli indicatori di Safety.....	53
2.2.7.1	Safety Performance Indicator (SPI).....	53
2.2.7.2	Definizione dei target dei SPI.....	55
2.2.7.3	Monitoraggio dei SPI.....	55
2.2.8	Safety Reporting (including hazard reporting) and investigation.....	57
2.2.8.1	Modalità di segnalazione eventi aeronautici.....	58
2.2.8.2	Analisi eventi aeronautici.....	60
2.2.8.3	Monitoraggio azioni correttive.....	64
2.2.9	Emergency Response Planning.....	65
2.2.10	Processo di gestione e notifica dei cambiamenti.....	66
2.2.10.1	Scopo e campo di applicazione.....	66
2.2.10.1.1	Scopo
2.2.10.1.2	Campo di applicazione.....	67
2.2.10.2	Proposta di Cambiamento.....	69
2.2.10.2.1	Proposta di cambiamento originata da ADR.....	69
2.2.10.2.2	Proposta di cambiamento originata da società/organizzazioni esterne.....	70
2.2.10.3	Descrizione del processo.....	70
2.2.10.4	Safety assessment.....	76
2.2.10.5	Modalità di invio change ad ENAC.....	78
2.2.10.6	Compliance Assessment.....	78
2.2.10.7	Rispetto tempistiche in AIP.....	78
2.2.10.8	Modifiche urgenti necessarie nell'interesse della Safety.....	78
2.2.11	Safety Promotion.....	80
2.2.11.1	Comunicazione.....	81
2.2.11.2	Formazione.....	83
2.2.11.3	Processo di Pubblicazione documenti di Safety.....	83
2.2.12	Safety Management System Output.....	83
2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES.....	85
2.3.1	Attività di Compliance Monitoring.....	85

	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.17 del 12/04/2024

2.3.2	Organizzazione del Compliance Monitoring System.....	87
2.3.2.1	Requisiti di neutralità.....	87
2.3.2.2	Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring.....	88
2.3.2.3	Definizioni e Acronimi.....	88
2.3.3	Gestione della conformità	89
2.3.3.1	Check-list OORB e CS.....	89
2.3.3.2	Metodi di rispondenza	89
2.3.3.3	Archivio delle evidenze di conformità (data collection).....	90
2.3.3.4	Gestione delle deviazioni	90
2.3.4	Audit schedule	90
2.3.4.1	Audit	92
2.3.4.2	Inspection	94
	Turnaroud inspection.....	94
2.3.4.3	Contracted activities	98
2.3.4.4	Audit Esterni	99
2.3.4.5	Gestione delle Non Conformità	102
2.3.4.6	Follow Up	104
2.3.4.7	Compliance Safety Action Group	104
2.3.5	Addestramento	106
2.3.6	Miglioramento Continuo.....	106
2.3.7	Modulistica di Compliance	107
2.3.8	Mantenimento delle RegISTRAZIONI	107
2.4	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI	108
2.5	SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI	109
	Procedure di segnalazione di incidenti/inconvenienti gravi verso ENAC (rif. Reg ENAC "Segnalazione immediata incidente aereo, inconveniente aereo grave o disservizio aeroportuale grave" del 22/12/2021).....	111
	Procedure di segnalazione verso ANSV	111
2.6	PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI	112
2.7	SAFETY PROCEDURES.....	113
2.7.1	Conformità alle direttive di Safety:.....	113
2.7.2	Reazione a Problemi di Safety	113
2.7.3	Gestione delle Raccomandazioni di Safety emesse dalle Autorità Investigative.....	113

	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.17 del 12/04/2024

2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI	114
PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE ...116		
3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	116
3.1	Programma di addestramento	116
3.1.1	Responsabilità, frequenze, sillabi, durata di ogni tipo di addestramento, metodologie di erogazione del training e delle valutazioni di competenza (assessment), risultati minimi che devono essere raggiunti dal personale in addestramento, e identificazione dell'addestramento necessario per tutto il personale interessato nelle operazioni, nella attività rescue and firefighting, nella manutenzione e gestione dell'aeroporto, e tutte le persone che operano in autonomia nell'area movimento e nelle altre aree operative dell'aeroporto.	117
	• PERSONALE ADR	117
	• ALTRO PERSONALE.....	118
3.1.1.2	<i>Proficiency check lingua italiana</i>	125
3.1.2	Procedure di addestramento e qualifica.....	126
3.1.2.1	Procedure per l'addestramento e la valutazione di competenza del personale in addestramento	126
	Qualificazione Istruttori Interni	130
	Qualificazione Istruttori Esterni.....	130
	Airside Driving Expert ADC Tipo A (ADE-A) e Airside Driving Expert ADC Tipo M (ADE-M)	131
3.1.2.2	Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti	133
3.1.3	Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione.....	133
3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check.....	134
3.2.1	Metodologie e procedure di verifica	134
3.2.2	Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti.....	134
3.2.3	Il processo di validazione per misurare l'efficacia del programma	134
3.2.4	Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione.....	135

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.5
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 15
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	Rev.15 del 31/03/2023

PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO

2 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE

Il Gestore dell'Aeroporto di Ciampino è responsabile delle infrastrutture, degli equipaggiamenti e delle operazioni dell'aeroporto in conformità:

- 1) al Regolamento (CE) n. 1139/2018 e alle sue norme attuative; IT 22.08.2018 Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 212;
- 2) alle specifiche del proprio certificato;
- 3) al contenuto del Manuale dell'Aeroporto.


La fornitura di servizi di navigazione aerea appropriata al livello del traffico e alle condizioni operative dell'aeroporto e il progetto e la manutenzione delle procedure di volo, in conformità ai requisiti applicabili, sono garantiti da ENAV che si coordina con ADR in applicazione ad apposito accordo sottoscritto.

La fornitura dei servizi specifici di cui al capo B dell'allegato IV, parte ADR.OPS.B.010 Servizi di salvataggio e antincendio di cui al Regolamento (UE) n. 139/2014, sono garantiti dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco che si coordina con ADR in applicazione ad apposito accordo sottoscritto.

Il gestore aeroportuale si coordina con l'autorità competente per garantire che le informazioni pertinenti per la sicurezza degli aeromobili siano contenute nel Manuale dell'Aeroporto e siano pubblicate ove opportuno. Tali informazioni includono:

- 1) esenzioni o deroghe concesse rispetto ai requisiti applicabili;
- 2) disposizioni per le quali un livello equivalente di sicurezza sia accettato dall'autorità competente come parte della base di certificazione (Certification Basis); e
- 3) condizioni particolari e limitazioni relative all'utilizzo dell'aeroporto.

Se si manifestano condizioni di mancanza di sicurezza dell'aeroporto, il gestore aeroportuale, senza ulteriori indugi, prenderà i provvedimenti necessari per garantire che le parti dell'aeroporto che risultano compromesse ai fini della sicurezza non vengano utilizzate dagli aeromobili.


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.6
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

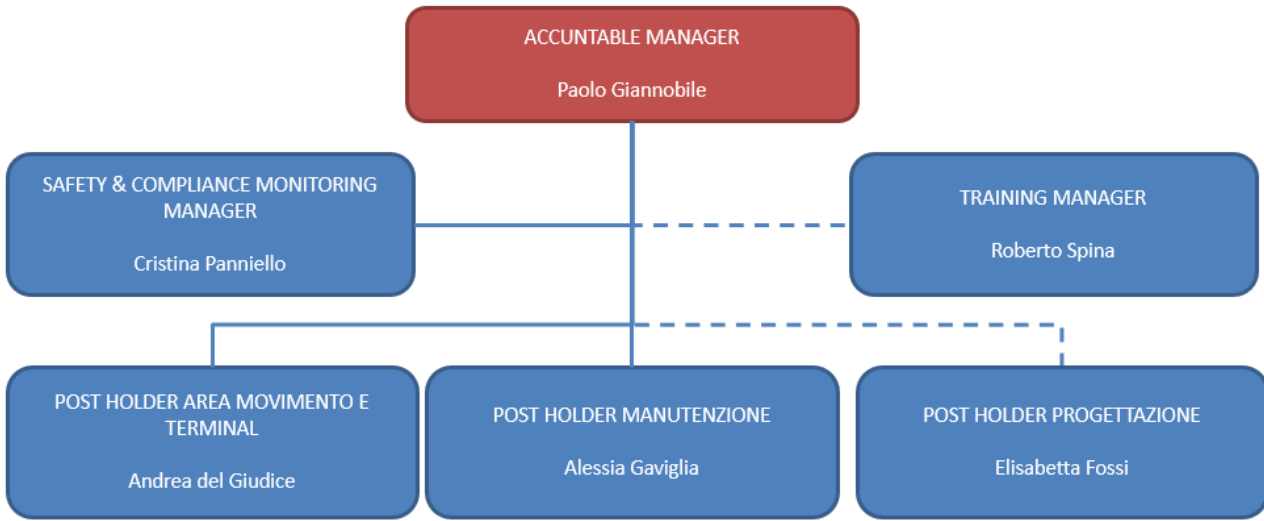
2.1 RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	1)
IR	ADR.OR.D.005	c)	
IR	ADR.OR.D.005	d)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (c)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (c)	d)	
IR	ADR.OR.D.015	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	b)	4)
IR	ADR.OR.F.045	b)	1
AMC1	ADR.OR.F.045 (c)		
IR	ADR.OR.F.065		
AMC1	ADR.OR.F.065 (a)(1)		
AMC1	ADR.OR.F.065 (a)(2)		
AMC1	ADR.OR.F.065 (a)(3)		
AMC1	ADR.OR.F.065 (a)(4)		

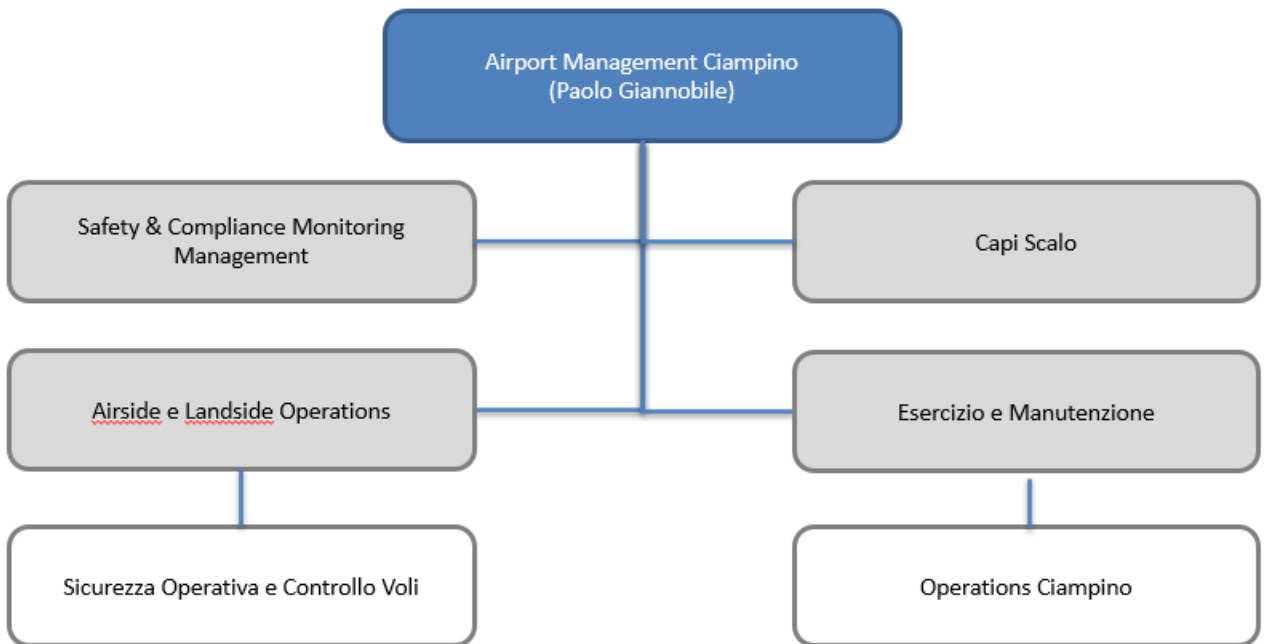
L'organizzazione della Società di Gestione, in conformità ai requisiti del Reg. (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, è strutturata al fine di garantire il presidio di tutte le aree a garanzia del mantenimento dei requisiti di certificazione.

Di seguito si riporta l'organigramma con indicati i dipartimenti di cui si avvale l'Accountable Manager al fine di garantire la conformità ai requisiti applicabili:

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.7
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		12/04/2024




Organigramma 1 – Organigramma di certificazione



Organigramma 2 – Organigramma Airport Management Ciampino

L'Accountable Manager dispone dei poteri di spesa necessari ad ottemperare alle proprie responsabilità.

Per quanto riguarda le subordinazioni e tutti i livelli di riporto comprese le responsabilità e i nominativi del personale operativo si rimanda al mansionario aziendale disponibile presso gli uffici

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.8
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

del dipartimento di ADR *Organizzazione e Miglioramento Processi Aviation, Manutenzione e Infrastrutture*.

2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	1)
IR	ADR.OR.D.015	d)	
IR	ADR.OR.D.015	e)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	3)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	4)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	5)
AMC1	ADR.OR.D.015 (d)	a)	
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(1)		


La conformità ai requisiti del Reg. (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, è gestita attraverso la nomina delle figure di certificazione che, superato un colloquio di accettazione da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, ricoprono la carica, di seguito descritta, a garanzia della conformità richiesta.

Il dettaglio delle responsabilità in merito a ciascun requisito del Regolamento europeo sono riportate anche nelle check-list di rispondenza Organization and Operations Requirement basis e Certification Basis.

Ogni procedura di cui alla Parte E del [Manuale di Aeroporto](#) contiene altresì la descrizione del processo con cui il Gestore assicura la conformità a tali prescrizioni.

La tabella che segue riporta i riferimenti delle figure aziendali chiave per la certificazione dell'Aeroporto di Ciampino in adeguamento alla regolamentazione europea.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico (rete AdR)
Accountable Manager	Paolo Giannobile	paolo.giannobile@adr.it	0665959511
Safety & Compliance Monitoring Manager	Cristina Panniello	cristina.panniello@adr.it	0665951

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.9
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

Post Holder Area di Movimento e Terminal	Andrea del Giudice	andrea.delgiudice@adr.it	0665951
Post Holder Progettazione infrastrutture e sistemi	Elisabetta Fossi	elisabetta.fossi@adr.it	0665951
Post Holder Manutenzione infrastrutture e sistemi	Alessia Gaviglia	alessia.gaviglia@adr.it	0665951
Training Manager	Roberto Spina	roberto.spina@adr.it	0665951

L'indirizzo di posta certificata della Società Aeroporti di Roma è aeroportidiromaspa@pec.adr.it

Le figure responsabili di certificazione che rivestono il proprio ruolo sia sullo scalo di Fiumicino che su quello di Ciampino, sono state accettate da ENAC.

Nell'organizzazione di Aeroporti di Roma:

- **Post Holder** Progettazione;
- Training Manager.

ricoprono il proprio ruolo su entrambi gli scali con un'articolazione dell'organizzazione tale (**Deputy** nominati) da assicurare la supervisione e il monitoraggio dell'attività su entrambi gli aeroporti.


2.1.1.1 L'Accountable Manager

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.015	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	3)

L'Accountable Manager dispone dei poteri di spesa, nonché decisionali necessari ad assicurare:


- la disponibilità di risorse necessaria affinché lo scalo di Ciampino sia adeguato ai requisiti del regolamento (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/14;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.10
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

- l'applicazione delle riduzioni nel livello di capacità dello scalo e/o altre azioni di mitigazione ritenute necessarie, qualora si presentino circostanze tali o riduzioni nella copertura del personale tali da ridurre il livello di **Safety** dello scalo;
- la definizione, implementazione e promozione della politica di **Safety** sullo scalo;
- assicura la **Compliance** rispetto ai requisiti del regolamento (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14 e alla certification basis, all'organizzazione del **Safety Management System**, al sistema di gestione della qualità relativamente ai dati aeronautici.
- che i **Post Holders** e il **Safety & Compliance Monitoring Manager** siano consapevoli delle loro responsabilità in materia di controllo, mantenimento e implementazione dei requisiti di **Safety** dell'Aeroporto di Ciampino.

In caso di assenza dell'Accountable Manager la continuità è garantita dai **Post Holder** per le singole responsabilità tecnico/economiche che ciascuno ha all'interno dell'organigramma. La responsabilità finale rimane in ogni caso in capo all'Accountable Manager.

In tale contesto, per i poteri di spesa superiore a quelli autorizzati ai **Post Holder** di riferimento, quest'ultimi devono rimandare alla linea gerarchica e pertanto al Direttore Generale.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.11
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.1.2 Safety & Compliance Monitoring Manager


Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	1)
AMC2	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
IR	ADR.OR.D.015	c)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	5)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	6)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	7)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	b)	8)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	c)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	c)	3)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	c)	4)
AMC1	ADR.OR.D.015 (c)	d)	

Presso lo scalo di Ciampino, la Società Aeroporti di Roma ha adottato una soluzione organizzativa che prevede la funzione di **Safety e Compliance Monitoring** sotto la responsabilità di un'unica figura aziendale.

Nell'ambito delle funzioni previste per il Gestore Aeroportuale dal regolamento UE n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/14, Part-ADR.OR e Part ADR.OPS il **Safety e Compliance Monitoring Manager**, è la figura chiave che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione della **Safety** aeroportuale e dell'attività di **Compliance Monitoring**. In particolare assicura:

- La promozione degli strumenti di **Hazard Identification**, e favorisce la loro gestione;
- La gestione di un efficace processo di Risk Assessment e Risk **Management** e delle relative azioni preventive e correttive;
- La gestione di un efficace processo di **Management of change**;
- La gestione del sistema di **Reporting System**;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.12
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

- La gestione degli indicatori di prestazione del sistema di gestione della **Safety** e relativi report periodici;
- la gestione del processo di investigazione degli eventi in conformità al regolamento 376/2014 e delle conseguenti azioni preventive e correttive;
- il coordinamento delle attività necessarie all'aggiornamento del piano di emergenza e alle esercitazioni utili a testarne l'efficacia;
- l'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti per quanto attiene la valutazione sulla coerenza complessiva del piano di emergenza - incidente aereo rispetto ai criteri di **Safety**;
- il coordinamento con i **Post Holder** e con gli altri soggetti e/o Enti aeroportuali sugli aspetti inerenti la **Safety**;
- la gestione del **Safety Review Board**, del Local Runway **Safety Team** e del **Safety Committee**;
- il coordinamento dei **Safety Action Group**;
- in coordinamento con il Training Manager, l'individuazione dei contenuti formativi correlati al mantenimento degli standard di certificazione relativamente al **Safety Management System** e ai principi di fattore umano.
- la gestione ed il controllo della documentazione inerente il **Safety Management System**.
- la gestione ed il controllo della documentazione inerente il sistema di gestione della sicurezza (**Safety**) comprensivo del **Manuale di Aeroporto** ;
- la gestione della verifica della **Compliance** normativa ai sensi del regolamento 139/2014;


L'eventuale modifica del nominativo del **Safety & Compliance Monitoring Manager** è sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esamina del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

L'eventuale modifica delle responsabilità del **Safety & Compliance Monitoring Manager** e dei poteri ad esso attribuiti sono, altresì, sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione.

2.1.1.3 **Training Manager**

Nell'ambito delle funzioni previste, il Training Manager assicura, per il personale dedicato alle operazioni, alla manutenzione ed alla gestione della **Safety** dello scalo:

- La definizione dei programmi di addestramento in coordinamento con il **Post Holder** di riferimento, del **Safety & Compliance Monitoring Manager**;
- La redazione, anche su indicazione dei Post Holder, del **Safety & Compliance Monitoring Manager**, del piano di formazione da sottoporre all'approvazione dell'Accountable Manager per le modifiche significative 1 volta l'anno;
- La programmazione dei recurrent training e dei proficiency check;
- La gestione delle attività di qualificazione dei formatori interni ed esterni;
- La registrazione delle documentazioni atte ad attestare che i requisiti del Regolamento 139/14 e dei piani ad esso correlati in merito alla qualifica e formazione del personale siano stati soddisfatti;
- La redazione, sentiti i Post Holder, il **Safety & Compliance Monitoring Manager**, del budget della formazione, che sarà sottoposto all'approvazione dell'Accountable Manager;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.13
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile.

Il Training Manager, anche sulla base delle best practices applicate in altri scali, può identificare interventi migliorativi di formazione del personale operativo. Il Training Manager è responsabile della ricerca sul mercato di corsi formativi specializzati, qualora tali risorse e competenze non fossero disponibili in AdR.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** possono identificare interventi correttivi di formazione del personale operativo in base alle risultanze del sistema di Gestione della sicurezza, alle evidenze oggettive registrate nelle valutazioni del rischio, audit e/o rapporti di indagine. Le ulteriori esigenze formative individuate e/o necessità contingenti di re-training, verranno richieste al Training Manager che si attiverà al fine di individuare le appropriate soluzioni correttive.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** è responsabile della definizione dei piani per i contenuti direttamente collegati al **Safety Management System (Policy)**, funzione del Sistema di Gestione della Sicurezza, metodologia di **Reporting**).

I programmi di addestramento sono sottoposti all'approvazione dell'Accountable Manager.


2.1.1.4 **Post Holder Area di Movimento & Terminal**

Riferimenti Normativi:


TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.015	b)	1)

Nell'ambito delle funzioni previste dalla certificazione è il referente del gestore aeroportuale per quanto necessario a garanzia della gestione e della sorveglianza dei servizi operativi dell'Aeroporto. Il **Post Holder Area di Movimento & Terminal**, assicura:

- L'Apron **Management Services** in coordinamento con l'Ente di Assistenza al volo per le parti di reciproca responsabilità e competenza di cui all'accordo firmato in adempimento all'Art. 8 del Regolamento 139/2014;
- la gestione dei servizi connessi con il volo di cui all'accordo firmato in adempimento all'Art. 8 del Regolamento 139/2014;
- il monitoraggio delle aree soggette a lavori in riferimento alla salvaguardia della movimentazione in sicurezza degli aeromobili al suolo;
- il monitoraggio, durante le operazioni, delle superfici della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa, avendo cura di coinvolgere il **Post Holder** dell'Area di Manutenzione sulle risultanze ottenute al fine di assicurare che la movimentazione al suolo degli aeromobili sia sicura;
- La valutazione, in coordinamento con il **Safety & Compliance Monitoring Manager** ed il **Post Holder** Progettazione delle azioni eventuali utili a far utilizzare lo scalo per operazioni con un codice superiore a quello per cui lo scalo è certificato;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.14
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

- l'allontanamento della fauna e l'attuazione del piano di prevenzione e controllo del rischio da impatto con la fauna;
- La corretta informativa aeronautica per le parti di propria competenza di cui all'accordo firmato in adempimento all'Art. 8 del Regolamento 139/2014;
- la comunicazione al [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) e, laddove previsto, all'ANSV dei dati relativi agli inconvenienti, inconvenienti gravi e incidenti;
- il coordinamento delle operazioni di rimozione degli aerei incidentati nell'area di movimento e nella sua prossimità all'interno del sedime aeroportuale;
- la redazione e l'implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza;
- il controllo del coefficiente di attrito delle piste ai fini manutentivi, e le procedure di sgommatura;
- la conduzione delle attività di pulizia delle superfici pavimentate dell'area di movimento e la manutenzione delle aree a verde in area [Airside](#) denominato sfalcio erba;
- La definizione delle procedure di bassa visibilità in coordinamento con ENAV per le parti di rispettiva competenza in conformità all'accordo redatto in adempimento al considerando 8 del regolamento 139/2014;
- la definizione del 'piano neve', la gestione del personale e dei mezzi necessari per lo sgombero della neve;
- Mantenimento dell'integrità dei dati aeronautici ricevuti dal [Post Holder](#) Progettazione;
- il controllo sul corretto allestimento dei mezzi ed equipaggiamenti circolanti sull'area di movimento;
- lo stato di manutenzione dei mezzi operativi sotto la propria gestione;
- il controllo sulla verifica della qualità del carburante aeronautico erogato presso lo scalo di Ciampino;
- Assicura, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di [Safety](#) attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal [Safety Management System](#);
- La partecipazione nella individuazione degli [Hazard](#) per l'area di riferimento da parte del [Safety & Compliance Monitoring Manager](#);
- In coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- i rapporti con le Autorità aeroportuali in materia di sicurezza operativa e gestione delle emergenze, partecipando ai Comitati di Sicurezza in coordinamento con il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#);
- l'erogazione dei servizi Aviation legati al funzionamento operativo in coerenza con gli obiettivi aziendali di efficienza e qualità del servizio;
- gli adempimenti tecnici relativi alle valutazioni sui mezzi per il rilascio dei permessi di circolazione dei mezzi degli operatori aeroportuali in air side;
- la definizione del budget e dei piani pluriennali per le operazioni di propria competenza;
- le attività di primo soccorso sanitario e collegati servizi in ottemperanza alla normativa vigente;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.15
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024


- Il controllo dei dati di traffico;
- Il coordinamento del personale e dei mezzi necessari per le operazioni di de-anti/icing aeromobili;
- La presenza di procedure per l'autorizzazione, valutazione e formazione del personale alla guida in area di movimento;
- L'illuminazione diurna e notturna degli ostacoli mobili all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione degli aeromobili.

Nell'ambito della gestione delle attività di Terminal, assicura:

- la gestione delle procedure ordinarie di sicurezza e di assistenza ai passeggeri che, ai fini della "Safety", interessano la correlazione del Terminal con l'aeromobile e più in generale il lato aria;
- la redazione e l'implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza, nella fattispecie le procedure di post soccorso;
- il controllo ispettivo delle attività degli handler ai fini della verifica della qualità del servizio e dei requisiti di Safety di cui al R.D.S. e al [Manuale di Aeroporto](#) in coordinamento con il [Compliance Monitoring Management](#);
- lo stato di manutenzione dei mezzi operativi sotto la propria gestione;
- Assicura, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di Safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal [Safety Management System](#);
- La partecipazione nella definizione degli Hazard per l'area di riferimento effettuata dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#);
- In coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile.

L'eventuale modifica del nominativo del [Post Holder](#) Area di Movimento & Terminal deve essere sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esamina del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

L'eventuale modifica delle responsabilità del [Post Holder](#) Area di Movimento & Terminal e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione. Tale modifica rientra nella procedura di [Management of change](#) e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#).

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.16
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.1.5 *Post Holder Area di Manutenzione*


Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.015	b)	2)

Nell'ambito delle funzioni previste, il **Post Holder** Area di Manutenzione, assicura:

- la predisposizione ed attuazione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati elettromeccanici, elettrici comprensivi della segnaletica AVL che asservono alla sicura movimentazione degli aeromobili al suolo ad eccezione di quelli gestiti dall'Ente Nazionale di Assistenza al Volo specificati in apposito accordo predisposto in adempimento al considerando 8 del Regolamento 139/2014;
- la predisposizione ed attuazione dei programmi manutentivi degli impianti di illuminazione dei piazzali aeromobili;
- le verifiche periodiche dei sistemi AVL e, più in generale, dei sistemi di illuminazione dei piazzali aeromobili e della viabilità veicolare;
- la predisposizione ed attuazione dei programmi di manutenzione delle superfici pavimentate e infrastrutture collocate in **Airside** (**Pavement Management System**);
- lo stato di manutenzione dei mezzi operativi sotto la propria gestione;
- la verifica, dell'efficienza della segnaletica diurna e notturna degli ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale illuminati secondo quanto disposto da ENAC in ottemperanza all'articolo 712 del CdN e le comunica al **Post Holder** dell'Area di Movimento;
- la erogazione di energie elettrica per il corretto funzionamento degli impianti che asservono alla sicura movimentazione al suolo degli aeromobili e l'illuminazione dei piazzali;
- La manutenzione del sistema di drenaggio delle acque reflue in area di movimento;
- Assicura, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di **Safety** attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal **Safety Management System**;
- La partecipazione nella individuazione degli **Hazard** per l'area di riferimento effettuata dal **Safety Manager**;
- In coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente della progettazione delle manutenzioni straordinarie, di tutte le infrastrutture appartenenti all'**Airside**;
- e comunque di quanto necessario a garanzia della gestione e della sorveglianza della manutenzione dell'Aeroporto, per quanto di competenza del Gestore.

Il PH Manutenzione si avvale di un team di tecnici e operai di manutenzione a suo diretto riporto. L'attuale assetto organizzativo risponde all'esigenza del PH Manutenzione di garantire sullo scalo la massima flessibilità operativa dei processi manutentivi e polivalenza delle risorse.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.17
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

L'eventuale modifica del nominativo del [Post Holder](#) Area di Manutenzione deve essere sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esame del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.


L'eventuale modifica delle responsabilità del [Post Holder](#) Area di Manutenzione e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione.

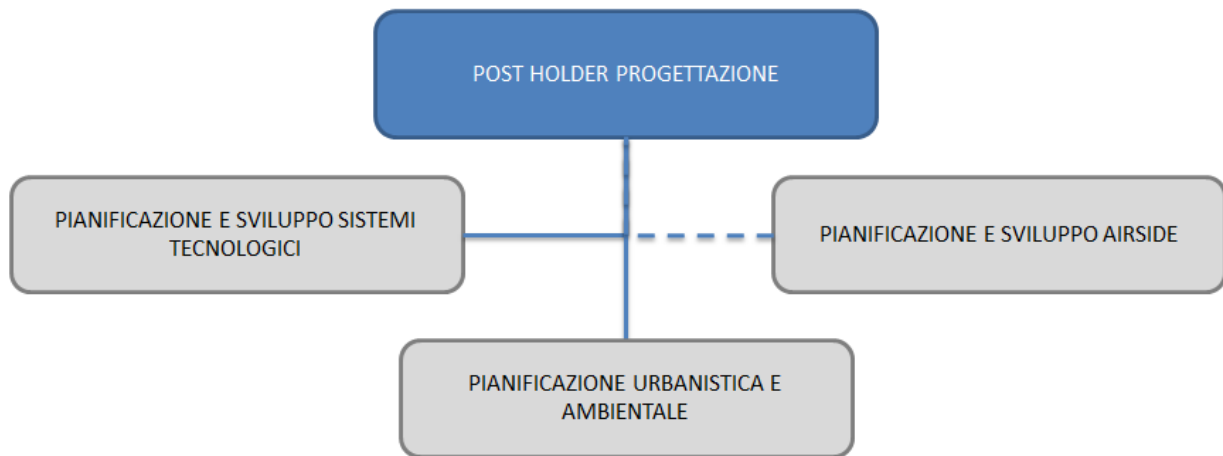
Tale modifica rientra nella procedura di [Management of change](#) e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#).

2.1.1.6 [Post Holder](#) Progettazione

Nell'ambito delle funzioni previste, il [Post Holder](#) Progettazione, assicura (Certifications Specifications Book 1 & 2):

- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente delle progettazioni degli interventi, riguardanti tutte le infrastrutture appartenenti all'[Airside](#);
- l'aggiornamento delle liste di rispondenza per le infrastrutture oggetto di certificazione;
- la rilevazione e la comunicazione agli enti destinatari dei dati relativi alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto contenuti nel [Manuale di Aeroporto](#) ;
- l'aggiornamento delle schede ostacoli in base alla carta ostacoli di tipo B ricevuta dall'ENAV, allegate al [Manuale di Aeroporto](#) e la diffusione delle schede al [Post Holder](#) Area Movimento e Manutenzione per le attività di competenza;
- lo stato di manutenzione di mezzi e attrezzature per l'espletamento delle attività di competenza;
- assicura, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di [Safety](#) attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal [Safety Management System](#);
- la partecipazione nella individuazione degli [Hazard](#) per l'area di riferimento effettuata dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#);
- in coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- quanto necessario a garanzia della gestione della progettazione degli interventi che possono avere un impatto sulla [Safety](#) delle operazioni, per quanto di competenza del Gestore.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.18
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		12/04/2024



Organigramma 2 – Organigramma **Post Holder** progettazione

L'eventuale modifica del nominativo del **Post Holder** Area di Progettazione **deve essere sottoposta** all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esamina del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

L'eventuale modifica delle responsabilità del **Post Holder** Area di Progettazione e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione.

2.1.2 Procedure per la supervisione continua in assenza dei responsabili titolari (**Deputy**)

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (b)	a)	2)


Per garantire un efficace presidio delle attività dei **Post Holder**, in assenza degli stessi, Aeroporti di Roma si avvale dei **Deputy** per:

- assicurare la supervisione dei processi di competenza, mantenendo gli opportuni collegamenti con gli enti interni/esterni coinvolti;
- relazionare il **Post Holder** di riferimento sugli eventi critici e di rilievo, attivandolo in caso sia necessario il suo intervento;

Qualora si renda necessario prendere decisioni e/o formalizzare atti e/o documenti, sarà cura dei primi riporti sottoporre l'azione richiesta all'Accountable Manager.

NOTA: laddove necessario, con riferimento all'organizzazione aziendale della Società, agli interessati da nominare nei diversi ruoli descritti nella presente procedura, saranno conferiti i necessari poteri di rappresentanza sociale e di spesa.

Il cambio del nominativo della figura dei **Deputy** non è sottoposto all'accettazione di ENAC.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.19
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		12/04/2024

Al fine di consentire un'efficace gestione dell'aggiornamento del [Manuale di Aeroporto](#) , i nominativi dei [Deputy](#) sullo scalo di Ciampino sono riportati nella Sezione 2 Appendice 1 del presente documento.


2.1.3 I comitati aeroportuali

Riferimenti Normativi:


TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.B.040	f)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	4)
IR	ADR.OR.D.027		
IR	ADR.OR.D.027	a)	
IR	ADR.OR.D.027	b)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	2)
IR	ADR.OR.F.060		

Al fine di garantire un impegno diffuso al mantenimento dei requisiti di [Safety](#) dello scalo di Ciampino e alla diffusione dei requisiti regolamentari a tutti gli attori coinvolti, si sono costituiti comitati e gruppi di lavoro con funzioni precise.

Di seguito vengono elencati i comitati aeroportuali gestiti dal Gestore Aeroportuale e coordinati dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#):


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.20
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

Comitato	Tipologia / obiettivi	Membri	Coordinatore
Safety Review Board	Comitato interno ad ADR con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nel continuous improvement del SMS.	Accountable manager, Post Holder, Safety & Compliance Monitoring Manager .	Safety & Compliance Monitoring Manager
Safety Action Group	Il Safety Action Group degli Aeroporti di Roma riporta direttamente al Safety Review Board con l'obiettivo primario di attuare iniziative, progetti ed attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza dello scalo di Ciampino.	Funzioni specialistiche della Direzione Airport Management che, in considerazione dell'obiettivo di Safety da raggiungere, sono coinvolte nei processi di implementazione delle azioni individuate; Referenti esterni agli Aeroporti di Roma, qualora l'attività da gestire richieda un Know how tecnico specifico non presente nelle funzioni coinvolte di Aeroporti di Roma.	Safety & Compliance Monitoring Manager
Safety Committee	Comitato consultivo dello scalo con lo scopo di promuovere le tematiche di Safety e la partecipazione alle attività dell'SMS.	Tutte le società operanti in Airside (operatori aerei, handler, rifornitori, caterer, ecc.).	Safety & Compliance Monitoring Manager
Emergency Response Committee	Comitato decisionale che ha lo scopo di controllare le procedure di gestione dell'emergenze.	Safety Review Board, ENAC, ENAV, VVF, Prefettura, Guardia Costiera, Roma Soccorso 118, Sanità aerea.	Safety & Compliance Monitoring Manager
Local Runway Safety Team	Comitati consuntivi dello scalo con lo scopo di analizzare e valutare la sicurezza operativa delle piste al fine di ridurre il fenomeno delle runway incursion.	Airline Operator Committe, Compagnie aeree, Ente ATC, Vigili del Fuoco, Ass. Piloti, Ass. Controllori. (vedi par. 2.1.3.4 per l'effettiva composizione).	Safety & Compliance Monitoring Manager

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.21
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

Il coordinatore del comitato ha cura di:

- verbalizzare gli incontri, laddove previsto;
- pianificare le riunioni coinvolgendo, a seconda del tema trattato, i membri strettamente necessari nel rispetto dei criteri generali di efficienza produttiva aziendale;
- coordinare tutte le attività utili a portare l'obiettivo a compimento.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.22
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.3.1 *Safety Review Board*

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	5)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	b)	6)

Il *Safety Review Board* di Aeroporti di Roma è stato istituito il 26 settembre 2006. Il *Safety Review Board* è un organismo interno della società di gestione che si riunisce periodicamente con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nella attuazione delle politiche di sicurezza, dei *Safety Objectives* e nella verifica delle conformità dell'SMS ai requisiti regolamentari per lo scalo di Ciampino.

Il *Safety Review Board* è composto dall'Accountable Manager, dai Post Holder, dal *Safety & Compliance Monitoring Manager*. Il Comitato si riunisce periodicamente per valutare e condividere:

- gli indicatori di *Safety*;
- i risultati derivanti dalle azioni correttive;
- i risultati del sistema di auditing;
- i risultati delle analisi del *Reporting System*;
- l'identificazione dei rischi e le associate azioni per la gestione degli aspetti ad essi correlati;
- le attività derivanti dalle risultanze degli audit dei Team di certificazione Enac;
- le attività del *Safety Committee*;
- la disponibilità delle risorse economiche e umane per ottemperare agli obiettivi di *Safety* stabiliti.

Il Board ha un carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di *Safety* al fine di un riesame e miglioramento del sistema, esso viene riunito almeno sei volte l'anno.


2.1.3.2 *Safety Action Group (SAG)*

Il *Safety Action Group* degli Aeroporti di Roma riporta direttamente al *Safety Review Board* e si riunisce quando necessario con l'obiettivo primario di attuare iniziative, progetti ed attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza dello scalo di Ciampino.

I risultati delle attività del gruppo di lavoro sono sottoposti alla approvazione formale del *Safety Review Board*.

Il gruppo di lavoro è costituito da:

- I *Post Holder* o loro rappresentante;
- Il *Safety & Compliance Monitoring Manager* o suo rappresentante;
- Funzioni specialistiche della Direzione Airport *Management*;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.23
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		12/04/2024

- I responsabili delle funzioni aziendali che, in considerazione dell'obiettivo di **Safety** da raggiungere, sono coinvolte nei processi di implementazione delle azioni individuate;
- Referenti esterni agli Aeroporti di Roma, qualora l'attività da gestire richieda un Know how tecnico specifico non presente nelle funzioni coinvolte di Aeroporti di Roma.

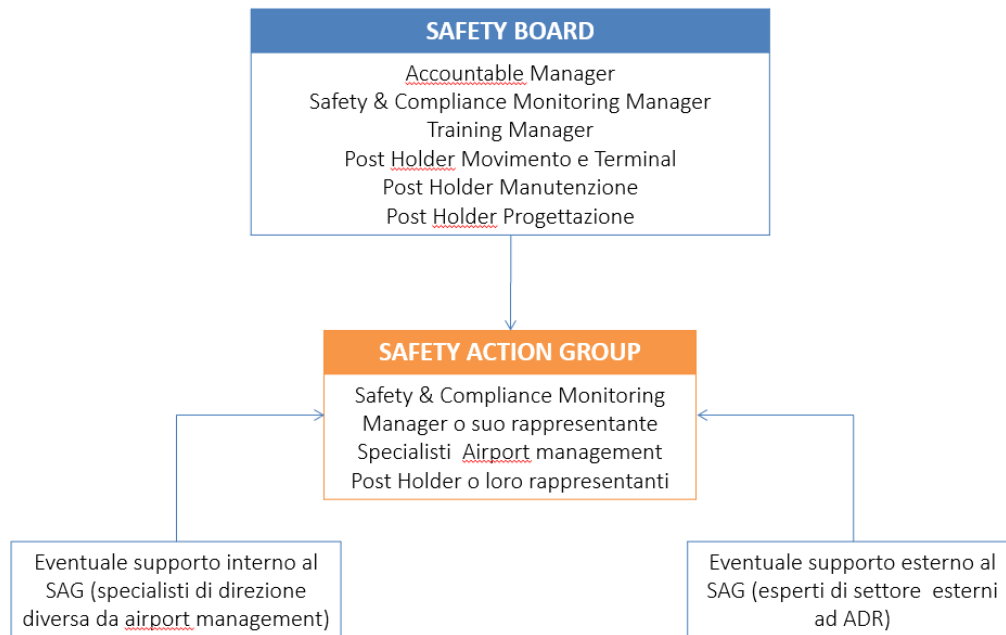


Figura 1 - I **Safety Action Group**

Il **Safety Review Board**, stabilisce gli obiettivi da portare a termine nei tempi e modi ritenuti opportuni. Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** convoca il **Safety Action Group** chiarendo l'obiettivo coordinato con il **Safety Review Board**, e i tempi prestabiliti.


In particolare, la prima convocazione del **Safety Action Group** dovrà chiarire:

- l'obiettivo da attuare
- i tempi da rispettare

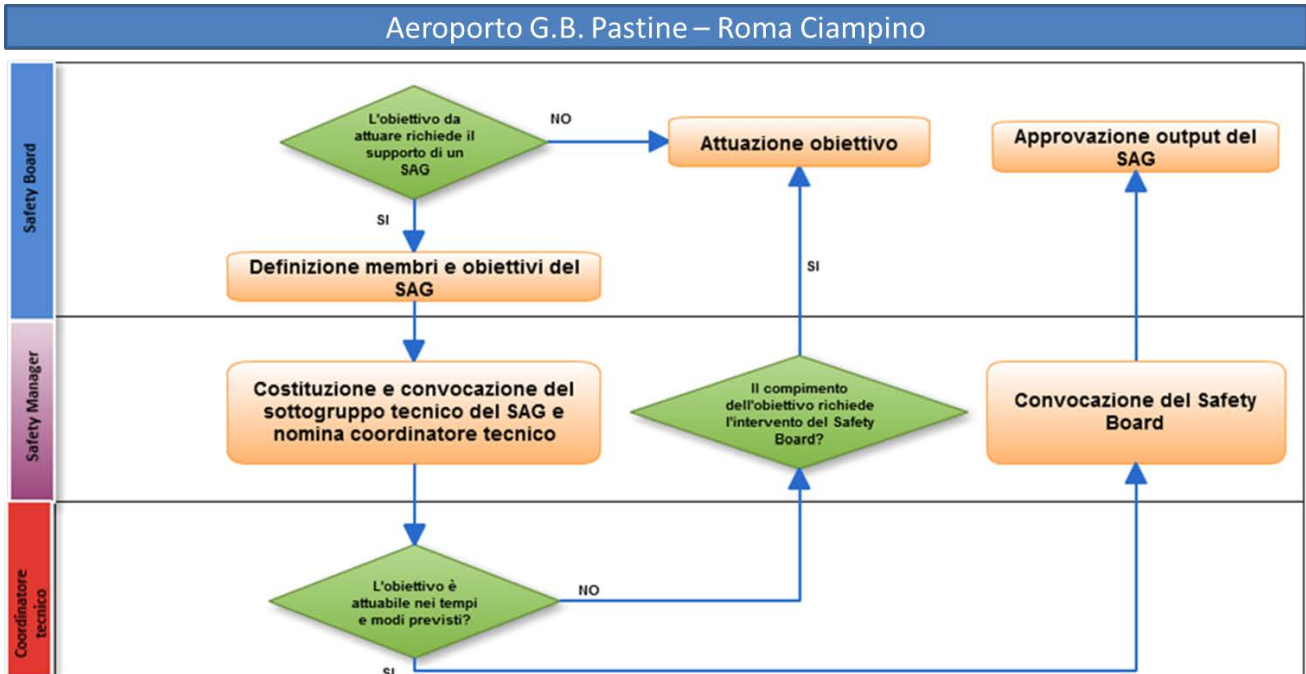
Il **Safety Action Group** essendo un organo tecnico formato da figure tecniche professionali specializzate agirà in piena autonomia fino al conseguimento dell'obiettivo di **Safety** stabilito. Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** avrà cura di informare il **Safety Review Board** e, qualora richiesto, di convocarlo al fine di revisionare il piano da attuare o risolvere le problematiche in atto. Il coordinatore del **Safety Action Group** informerà il **Safety & Compliance Monitoring Manager** sull'attuazione dell'obiettivo.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** provvederà a portare il risultato finale in **Safety Review Board** per l'approvazione finale.


Ogni **Post Holder** avrà cura di valutare se integrare il **Safety Action Group** con altre funzioni specialistiche della propria Direzione. Il **Safety Review Board** approva gli output del SAG.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.24
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		12/04/2024

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** può convocare uno specifico **Safety Action Group** definito **Compliance Safety Action Group** con l'obiettivo di affrontare temi specifici alla **Compliance** e si farà parte attiva nel riportare al **Safety Review Board** le risultanze dell'incontro.



Flow Chart 1 - Flow chart **Safety Action Group**


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.25
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.3.3 Safety Committee

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.027	b)	

SAFETY COMMITTEE		
<p>È un comitato di tipo consultivo i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono da individuare nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni sia pubbliche che private presenti in aeroporto.</p>		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Gestore Aeroportuale	Safety & Compliance Monitoring Manager o suo delegato	Safety Review Board
Prestatori dei Servizi di Assistenza a Terra		Referenti per la sicurezza operativa
Ente Nazionale di Assistenza al volo		Responsabile Ufficio Sicurezza Operativa
Soccorso Antincendio		Dirigente del Distaccamento Aeroportuale o suo delegato
Operatori Aerei		Rappresentante AOC
Polizia di Stato		Dirigente o suo delegato
Carabinieri		Dirigente o suo delegato
Guardia di Finanza		Dirigente o suo delegato
Compagnie aeree (Major)		Rappresentante nominato
I compiti del Safety Committee		
Identificare gli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in Apron.		
Sviluppare campagne di Safety per il sicuro utilizzo dell'area Apron soprattutto in concomitanza con periodi contraddistinti da picchi di traffico o criticità quali cantieri lavori supportando la informativa ai piloti con documentazione di supporto all'uopo redatta.		
Monitorare il numero, il tipo e la severità degli inconvenienti in Apron diffondendo le raccomandazioni scaturite dai rapporti di investigazione degli eventi e/o dalle valutazioni del rischio del Safety Management System di ADR.		
Promuovere le best practices al fine di migliorare gli standard di sicurezza operativa in Apron.		
Valutare le azioni utile a mitigare i rischi in Apron sia in riferimento alle infrastrutture, all'organizzazione dei vari soggetti e alle procedure utili al sicuro funzionamento dello scalo.		
Condividere gli strumenti necessari a sviluppare e promuovere la cultura della Safety in Apron.		
Proporre soluzioni di miglioramento procedurali, organizzative e infrastrutture per migliorare i requisiti di Safety dello scalo.		
Frequenza incontri	Almeno 1 incontri/anno	


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.26
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.3.4 Local Runway Safety Team


Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a) b) c)	
AMC1	ADR.OR.D.027	b)	
AMC2	ADR.OR.D.027		

LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM		
<p>Fa parte del Safety Committee ed è un gruppo locale specializzato e dedicato alla sicurezza dell'area di manovra. Ha il compito specifico di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista onde poter concretamente contribuire all'adozione di idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni/escursioni in/dalla pista.</p>		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Gestore Aeroportuale	Safety & Compliance Monitoring Manager o suo delegato	Post Holder Movimento o suo delegato
		Post Holder Manutenzione o suo delegato
		Post Holder Progettazione o suo delegato
Ente Nazionale di Assistenza al volo		Responsabile Ufficio Sicurezza Operativa
Soccorso Antincendio		Rappresentante delle Associazioni professionali controllori di volo
Operatori Aerei		Dirigente del Distaccamento Aeroportuale o suo delegato
		Rappresentante AOC
		Rappresentante Piloti principale Compagnia aerea
		Rappresentanti piloti principali Compagnie Low Cost
I compiti del Local Runway Safety team		
<p>Identificare gli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in area di manovra, incluse le azioni utili a redigere hot-spot map e della chiarezza delle informazioni riportate in AIP.</p>		
<p>Sviluppare campagne di Safety per il sicuro utilizzo dell'area di manovra soprattutto in concomitanza con periodi contraddistinti da picchi di traffico o criticità quali cantieri lavori supportando la informativa ai piloti con documentazione di supporto all'uso redatta.</p>		
<p>Monitorare il numero, il tipo e la severità delle runway incursion diffondendo le raccomandazioni scaturite dai rapporti di investigazione degli eventi e/o dalle valutazioni del rischio del Safety Management System di ADR o di ENAV.</p>		
<p>Implementare le best practices anche attraverso puntuali benchmarking internazionali.</p>		
<p>Verificare che la segnaletica in corrispondenza degli accessi in pista, sia visibile e comprensibile in diverse condizioni meteo e di luce.</p>		
<p>Verificare che le procedure di movimentazione del personale che si muove in area di manovra siano armonizzate e opportunamente integrate.</p>		
<p>Verificare che la fonia standard per la comunicazione tra controllori di volo ed equipaggi di volo, veicoli siano adeguate a quanto prescritto dalla regolamentazione internazionale in materia.</p>		
<p>Verificare se gli eventi non siano imputabili ad errate progettazioni delle AVL e/o della segnaletica orizzontale e verticale o alla loro ambiguità anche grazie alla presenza nel gruppo di lavoro del Know How di piloti esperti.</p>		


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.27
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

Verificare attraverso i rapporti di investigazione che tutti coloro che accedono all'area di manovra abbiano recepito e diffuso all'interno della propria organizzazione, le procedure del Manuale di Aeroporto necessarie a mitigare i rischi di runway incursion.	
Migliorare i programmi di addestramento al fine di favorire che le abilitazioni alla guida in area di manovra mitighino il rischio di runway incursion.	
Valutare, attraverso la procedura di Management of Change quando cambiamenti procedurali, infrastrutturali ed organizzativi possano influire sugli standard di sicurezza attesi attraverso valutazione del rischio eseguite in conformità a quanto richiesto dal regolamento europeo.	
Verificare l'efficacia delle eventuali azioni preventive e correttive messe in atto al fine di mitigare il rischio di runway incursion e runway excursion.	
Informare di problematiche relative alla Safety il Management interessato.	
Frequenza incontri	Almeno 1 incontri/anno

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.28
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	12/04/2024

2.1.3.5 Emergency Response Committee

EMERGENCY RESPONSE COMMITTEE		
<p>Fa parte del Safety Committee ed è un gruppo locale specializzato e dedicato alla corretta gestione delle emergenze in adeguamento al Regolamento europeo. Ha il compito specifico di analizzare e valutare i piani di emergenza aeronautici. I membri, a seconda del tipo di piano di emergenza oggetto di analisi, possono essere ristretti rispetto alla lista sotto riportata.</p>		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Ente Nazionale dell'Aviazione Civile	Safety & Compliance Monitoring Manager o suo delegato	Direttore di Aeroporto
Gestore Aeroportuale		Safety Review Board
Prestatori dei Servizi di Assistenza a Terra		Referenti per la sicurezza operativa
Ente Nazionale di Assistenza al volo		Responsabile Ufficio Sicurezza Operativa
Soccorso Antincendio		Dirigente del Distaccamento Aeroportuale o suo delegato
Operatori Aerei		Rappresentante AOC
Polizia di Stato		Dirigente o suo delegato
Carabinieri		Dirigente o suo delegato
Guardia di Finanza		Dirigente o suo delegato
Sanità Aerea		Dirigente o suo delegato
Soccorso Sanitario territoriale		Dirigente o suo delegato
I compiti dell'Emergency Response Committee		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che coinvolgono gli aeromobili (Allarme, emergenza, incidente aereo).		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che vedono minacce alla sicurezza degli aeromobili.		
Effettuare il debriefing degli eventi significativi attinenti ai piani di emergenza aeronautici.		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che vedono eventi di emergenza in Airside che possono compromettere la sicurezza operativa degli aeromobili presenti sullo scalo (incendi di infrastrutture in Airside).		
Pianificazione delle esercitazioni annuali, sia il full scale sia le esercitazioni parziali.		
Effettuazione sia dei briefing che dei debriefing delle esercitazioni di emergenza avendo cura di definire le azioni da mettere in atto, che, ogni soggetto per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione della stessa nei modi e nei tempi previsti.		
Condivide e approva tutte le parti del Piano di emergenza Airside dello scalo di Ciampino.		
Condivide le informazioni relative a best practices adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione delle emergenze sullo scalo di Ciampino.		
Frequenza incontri	Almeno 1 incontri/anno	

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.29
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (c)	h)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	a)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	12)
AMC2	ADR.OR.F.045 (C)		

2.2.1 Scopo del Safety Management System

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	a)	2)
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	1)

È interessante vedere come nelle diverse Culture il termine “SICUREZZA” deriva da concetti che ne definiscono anche il significato.

In italiano la parola deriva da “sine cura” che vuol dire assenza di preoccupazione. Cioè, è uno stato “mentale”.

Nella cultura cinese il concetto di sicurezza è espresso dal segno di una ragazza circondata dal simbolo delle mura. In questo caso si tratta di sicurezza fisica dovuta al senso di protezione che conferiscono le mura.


In definitiva è interessante notare come la moderna concezione di sicurezza è un insieme di tutti questi concetti... soft e hard.

L'ICAO (International Civil Aviation Organization) definisce Safety:

“The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level” (Ref. Annex 19 – Chapter 1 Definitions).

L'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), nella circolare APT-22, descrive il Safety Management System come un “sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate valutando, al contempo, l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni”.

Scopo del Safety Management System (SMS) è quello di attuare l'analisi sistematica dei rischi associati alle operazioni aeroportuali Airside dello scalo di Ciampino, finalizzata alla prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti aeronautici. In particolare, il processo di gestione della Safety costituisce parte integrante della gestione dell'organizzazione. Esso, infatti, è un aspetto intrinseco


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.30
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

ed esplicito delle responsabilità del vertice aziendale, supportato dall'SMS nella definizione ed attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo.

Aeroporti di Roma S.p.A., nel 2006, ha adottato, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa nazionale ed internazionale, un [Safety Management System](#) per l'Aeroporto di Ciampino.

Aeroporti di Roma S.p.A, attua e garantisce nel tempo tale sistema al fine di assicurare la conformità con questi requisiti essenziali di cui ai requisiti del Reg. (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14 nell'ottica del continuo miglioramento proattivo della sicurezza dello scalo.

Il sistema di gestione comprende le strutture organizzative, le responsabilità, le competenze, le politiche e le procedure riportate nei capitoli successivi.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.31
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


2.2.2 Safety Policy e Safety Objectives

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005	a)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005	a)	5)
AMC1	ADR.OR.D.005	a)	6)
AMC1	ADR.OR.D.005	b)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	2)
IR	ADR.OR.F.045	b)	2)
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(2)		

Di seguito si riporta la [Safety Policy](#) attualmente in vigore, sottoscritta dall'Accountable Manager a [Gennaio 2024](#) e condivisa in sede di [Safety Review Board](#).

La [Safety Policy](#) viene rivalutata annualmente in sede di [Safety Review Board](#) al fine di assicurare che la stessa rimanga adeguata all'organizzazione.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.33
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024



Safety Policy

L'Accountable Manager e tutto il Management di Aeroporti di Roma si impegnano a sviluppare, stabilire, mantenere e, ove possibile, migliorare costantemente, anche con spirito proattivo, strategie e processi per garantire che tutte le operazioni aeronautiche siano eseguite al fine di raggiungere i più elevati livelli di Safety possibili. Inoltre, per le parti di propria competenza, assicura la fornitura dei servizi di Apron Management.

Il Management di Aeroporti di Roma si impegna a garantire risorse umane e strumentali adeguate allo svolgimento delle operazioni aeronautiche in ogni condizione operativa.

Leadership

- ✈ Il Management di Aeroporti di Roma promuove la Safety a core business aziendale e si impegna costantemente per assicurare il rispetto dei requisiti e delle best practices internazionali.
- ✈ Tutte le figure aziendali, ad ogni livello, sono responsabili per il raggiungimento dei più elevati livelli di Safety possibili.
- ✈ Nell'ottica del miglioramento continuo, Aeroporti di Roma volge lo sguardo ad un futuro sostenibile, più Safe e più Green al fine di raggiungere l'efficienza operativa in tutte le aree di competenza.

Safety Management System

- ✈ Il Management di Aeroporti di Roma si impegna affinché la Safety sia parte integrata di tutte le operazioni di ground e di volo. A tal fine stimola l'adozione di prassi sicure, ed incoraggia la segnalazione delle anomalie, attraverso la Safety Promotion.
- ✈ La Safety Culture è un obiettivo aziendale: le problematiche, non scaturite da negligenza e dolo, vengono considerate come spunto di miglioramento nell'ottica della no-blame culture.
- ✈ Il monitoraggio dei livelli di Safety Performance ha come focus il miglioramento continuo, l'implementazione di un approccio risk-based al fine di minimizzare i rischi legati alle operazioni.

Compliance


- ✈ L'organizzazione certificata di Aeroporti di Roma assicura la conformità ai requisiti emessi dagli Enti regolatori per garantire l'aggiornamento delle procedure interne e l'applicazione dei più innovativi strumenti di monitoring. Inoltre, si impegna a verificare che le terze parti che effettuano operazioni in Airside, operano nel rispetto del Regolamento di scalo, del Manuale di Aeroporto e della normativa nazionale ed internazionale.

Training

- ✈ Il Management di Aeroporti di Roma, assicura che tutte le risorse umane comprendano responsabilità e ruoli per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di Safety e ne sviluppino le competenze necessarie.

Ciampino, Gennaio 2024


Accountable Manager

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.34
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


Safety Objectives

In accordo ai principi espressi nella [Safety Policy](#), Aeroporti di Roma individua annualmente in sede di [Safety Review Board](#) gli obiettivi di [Safety](#), che forniscono le basi per il processo di [Safety Performance Monitoring](#).

I [Safety Objectives](#) possono essere (rif. DOC ICAO 9859):

- Orientati al processo: obiettivi espressi in termini di comportamento atteso dal personale o efficacia delle azioni attuate dall'organizzazione per gestire i rischi di [Safety](#)
- Orientati al risultato: obiettivi espressi in termini azioni relative al contenimento di incidenti o perdite operative.

I [Safety Objectives](#) sono elencati nell'appendice alla Parte B (PB.S2.AP2 - [Safety Objectives](#)) e sono monitorati annualmente in sede di [Safety Review Board](#).

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.35
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.3 Safety responsibilities del personale chiave per la Safety aeroportuale

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	a)	2)
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	3)

Come riportato nel capitolo 2.1 del presente Manuale, Aeroporti di Roma S.p.A si è dotata di una organizzazione interna in cui sono identificate figure che hanno un ruolo chiave nel mantenimento dei requisiti di Safety dello scalo.

Queste figure sono l'Accountable Manager, i Post Holders, il Safety & Compliance Monitoring Manager e il Training Manager.

I Post Holder sono responsabili dell'attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo nonché dello svolgimento dei processi sotto il loro controllo in adempimento requisiti essenziali di cui ai requisiti del Reg. (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14.

I Post Holder sono responsabili:


- dello sviluppo della Safety Policy che è approvata e supportata attivamente dall'Accountable Manager;
- della promozione continua a tutto il personale della Safety Policy e della dimostrazione del proprio impegno a rispettarne i contenuti in essa definiti;
- dell'efficace funzionamento del Safety Management System attraverso la partecipazione ai comitati aeroportuali descritti nel presente Manuale;
- del Reporting di eventi di Safety in ottemperanza alle disposizioni descritte del presente Manuale.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager è responsabile del Safety Management System e dei processi descritti all'interno del presente capitolo.

È fatto obbligo al Safety & Compliance Monitoring Manager di condividere le risultanze dei rapporti di investigazione e delle valutazioni del rischio con i Post Holder di riferimento e/o enti esterni coinvolti.

Il Safety Management System di Aeroporti di Roma per l'aeroporto di Ciampino è gestito dall'unità organizzativa Safety & Compliance Monitoring Management la cui responsabilità è affidata al Safety & Compliance Monitoring Manager. Quest'ultimo è inquadrato all'interno delle figure di certificazione garantendo un diretto rapporto all'Accountable Manager e l'opportuna indipendenza dalle figure dei post holder. Il Safety Management System cura le attività del business attraverso:

- la gestione del processo di Risk Management e dei relativi strumenti di Hazard Identification e Risk Assessment inclusa l'implementazione del Hazard Log;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.36
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


- il monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni di mitigazione individuate nel processo di Risk Management;
- la gestione dei cambiamenti infrastrutturali, organizzativi e procedurali con impatto sul Management System o sulla Safety delle operazioni inclusa la gestione delle prescrizioni/azioni di mitigazione individuate attraverso l'operato del Safety Action Group;
- la gestione del Reporting System con la segnalazione degli eventi mandatori ad ENAC, con l'analisi e l'investigazione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici e con la gestione del relativo processo di feedback;
- il coordinamento del piano di emergenza aeroportuale;
- il coordinamento dei Safety Action Group per i processi individuati dal Safety and Compliance Monitoring Manager;
- la promozione della Safety include le attività di sensibilizzazione del personale sulla gestione della Safety e la diffusione delle raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate, dall'analisi dei principali indicatori di performance, dall'investigazione di accident, incident, ecc.;
- il supporto al Safety and Compliance Monitoring Manager nella gestione del Local Runway Safety Team, del Safety Committee, del Safety Review Board e dei Comitati Safety riportati nel presente Manuale;
- l'individuazione e la proposta al Safety and Compliance Monitoring Manager degli interventi di formazione del personale sulla gestione della sicurezza per il processo sotto la sua responsabilità.

2.2.3.1 Risk Management

- gestione del processo di Risk Management e dei relativi strumenti di Hazard Identification e Risk Assessment;
- analisi degli Hazard e l'implementazione del registro di Hazard Summary attraverso l'operato del Safety Action Group;
- valutazione dei rischi e la definizione delle azioni di mitigazione/eliminazione del rischio attraverso l'operato del Safety Action Group;
- coordinamento dei Safety Action Group per i processi individuati dal Safety & Compliance Monitoring Manager;
- individuazione e la proposta al Safety Manager degli interventi di formazione del personale sulla gestione della sicurezza per il processo sotto la sua responsabilità.


2.2.3.2 Management of change

- valutazione dei rischi legati ai cambiamenti infrastrutturali, organizzativi e procedurali con impatto sul Management System e la definizione delle azioni di mitigazione/eliminazione del rischio attraverso l'operato del Safety Action Group;
- supporto specialistico all'Unità organizzativa per l'integrazione della componente Safety nello sviluppo e progettazione di nuove iniziative, come descritto nel Processo di gestione e notifica del cambiamento descritto nel presente Manuale.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.37
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.3.3 Occurrences Management

- gestione dei **Reporting System**, segnalazione degli eventi mandatori ad ENAC e l'analisi e l'investigazione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici;
- attività di sensibilizzazione del personale sulla gestione della **Safety** e la diffusione delle raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate, dall'analisi dei principali indicatori di performance, dall'investigazione di accident, incident, ecc...

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.38
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.4 Gestione e revisione documentale

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.B.050	a)	
IR	ADR.OR.B.050	b)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	4)

Il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) assicura il controllo dell'attuazione, la valutazione dell'efficacia e l'aggiornamento del Capitolo relativo al [Safety Management System](#) a seguito di variazione della normativa vigente, nonché qualsiasi altra variazione contingente che ne comporti il necessario adeguamento.

Il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) è altresì responsabile circa l'informazione e formazione sui contenuti del Capitolo da parte di coloro che ne sono i destinatari.

L'aggiornamento del Capitolo relativo al [Safety Management System](#) deve essere eseguito in ottemperanza alla Sezione 0-Parte A del [Manuale di Aeroporto](#) .

Relativamente alle procedure di controllo documentale, tutti gli output del [Safety Management System](#) elencati al paragrafo 2.2.12 del presente Manuale sono elaborati dal personale SMS che può avvalersi, laddove necessario, del supporto di soggetti terzi (enti certificatori, società di consulenza, laboratori di test e analisi). Tutti i documenti elaborati sono soggetti a verifica del [Safety & Compliance Monitoring Manager](#).

2.2.4.1 Lista di distribuzione

Il presente documento segue la lista di distribuzione di cui alla Parte A del [Manuale di Aeroporto](#) .

2.2.4.2 Archiviazione del documento

Una copia informatica controllata, in formato PDF, del documento è archiviata nella cartella di rete del [Safety & Compliance Monitoring Management](#) al seguente indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\


Una copia informatica NON controllata, in formato word, del documento, utile ad approvi modifiche, è archiviata nella cartella di rete del [Safety & Compliance Monitoring Management](#) al seguente indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\

Il documento viene salvato con il titolo e il numero di revisione che lo contraddistingue.

La matrice che segue riporta, il luogo di archiviazione, il tipo di archiviazione e gli anni di archiviazione di tutti documenti del [Safety Management](#) che sono oggetto di rigida osservanza della procedura di controllo documentale:

DOCUMENTO	FORMATO	ARCHIVIAZIONE CARTACEA	ARCHIVIAZIONE ELETTRONICA	DURATA ARCHIVIAZIONE (ANNI)
Hazard Log	Elettronico Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Valutazione del rischio	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Segnalazioni Reporting System	Elettronico	/	Sistema informatico Ground Safety	10 anni
Rapporti di investigazione	Elettronico	/	Sistema informatico Ground Safety \\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Safety Notices	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verbali Safety Committee	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verbali Local Runway Safety Team	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verbali Emergency Responce	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verbali Safety Review Board	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verbali Audit di Compliance	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Safety Promotion	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Indicatori di Safety	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	5 anni
Rapporti informativi	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Relazioni di cambiamento	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	5 anni
Safety Training	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.40
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.5 Processo di Safety risk Management, identificazione degli Hazard e del sistema di valutazione del rischio

Riferimenti Normativi:

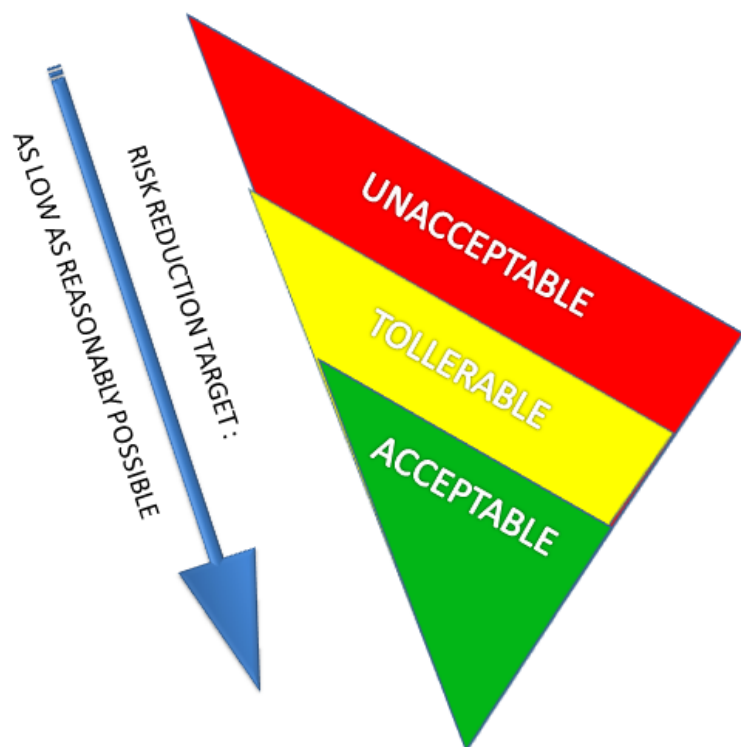
TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	3)
IR	ADR.OR.D.005	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(4)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(4)	b)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	5)
IR	ADR.OR.R.045	b)	3)

Il processo di Safety Risk Management rappresenta un processo dinamico svolto nell'ambito delle attività e dei processi che riguardano la sicurezza delle operazioni Airside. La gestione del rischio è quindi un processo iterativo, soggetto ad aggiornamenti, e non si esaurisce nell'identificazione iniziale del rischio. Lo schema di questo processo è composto da varie fasi concatenate e consequenziali. L'obiettivo che in questo ambito si pone è quello di ridurre il livello di rischio *as low as reasonably possible* (A.L.A.R.P.).


Al fine di chiarire il processo descritto nel presente capitolo si riportano di seguito le definizioni di Hazard e di rischio (risk):

HAZARD: una condizione o un oggetto che potenzialmente può causare o contribuire ad un incident o un accident.

RISK: la possibilità che una condizione di pericolo possa manifestarsi in eventi non desiderati, espressa in funzione di frequenza di accadimento e della gravità delle conseguenze.



Una corretta valutazione del rischio dunque si basa sulla raccolta oggettiva di dati relativi a frequenza e gravità connesse ad un determinato Hazard. In sostanza ciò che caratterizza tale valutazione è il metodo che si sceglie di utilizzare, la sua omogeneità, oggettività ed affidabilità.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.41
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		12/04/2024

L'oggettività e l'affidabilità del risultato dipende direttamente dall'accuratezza dello svolgimento di ogni singola fase.



2.2.5.1 Descrizione del contesto e del sistema e identificazione degli Hazard

Riferimenti Normativi


TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(3)	a)	
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(3)		
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(4)		

Il processo di Hazard identification di ADR è basato sull'analisi dei Safety Data provenienti sia da fonti interne (ad esempio riscontri del Safety Reporting System, risultanze di audit e Safety investigations, evidenze del training, trend dei Safety performance indicators, ...) che esterne (ad esempio external Reporting System, audit di secondo e terzo livello, risultanze di investigazioni di eventi esterni all'organizzazione). Il processo di identificazione degli Hazard viene successivamente discusso con la tecnica del brainstorming nell'ambito del Safety Action Group (formalmente istituito), ovvero nell'ambito di un gruppo di figure esperte del settore o nell'ambito del Safety Review Board.

Supportato dall'esperienza dei suoi membri, nonché dai principali riferimenti internazionali (ICAO, CAA, EICAST), il SAG/Safety Review Board individua/consolida i macro contesti soggetti a rischio nell'ambito delle operazioni Airside, a fronte delle quali sono stati individuati gli Hazard specifici. La lista degli Hazard identificati è dunque suddivisa per categoria in riferimento alle aree precedentemente citate. Tali categorie di Hazard sono:

- Environmental
- Infrastructural
- Facilities
- Operational
- Handling
- External Hazard
- Organization



 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.42
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Il monitoraggio degli **Hazard** è un processo continuo svolto nell'ambito delle attività del gestore, di conseguenza la lista degli **Hazard** costituisce un documento aperto e soggetto ad aggiornamenti.

Ciononostante, annualmente viene formalizzata la rivalutazione della lista degli **Hazard** che viene svolta per verificarne la sua adeguatezza. Eventuali aggiornamenti alla lista di **Hazard** possono derivare da:

- Risultanze del **Reporting System**;
- Risultanze dell'attività di **Compliance Monitoring**;
- Risultanze delle attività di monitoraggio delle operazioni;
- Analisi dei trend dei SPI;
- Risultanze dell'attività di training;
- Modifiche alle normative nazionali o internazionali;
- Rapporti di indagine / raccomandazioni di autorità investigative nazionali e internazionali;
- Risultanze del processo di gestione del cambiamento

Gli **Hazard**, contenuti nella lista, sono univocamente identificati mediante un codice ed una descrizione, tali informazioni sono riportate all'interno dei database del SMS. Per ognuno di essi è presente una descrizione del contesto a cui il rischio è connesso e la definizione del "**Undesirable Operational State**" (UOS) secondo le definizioni di seguito riportate:


HAZARD	<i>"A Hazard is a condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident."</i> (ICAO Annex 19 Ed.2 Novembre 2019)
UNDESIRABLE OPERATIONAL STATE	<i>"The stage in an accident scenario where the scenario has escalated so far that (excluding providence) the accident can be avoided only through successful recovery measure(s)."</i> (ARMS)

2.2.5.2 **Analisi degli Hazard**

L'analisi degli **Hazard** consente la valutazione del livello di rischio associato e la successiva individuazione delle opportune misure di mitigazione/miglioramento. L'identificazione degli **Hazard** è connessa ad un'analisi preliminare del macro contesto in cui i rischi si collocano; per contesto si intende lo scenario e l'ambiente operativo che caratterizzano un determinato UOS.

L'analisi del contesto permette di identificare eventuali circostanze che possono generare nuove minacce, contribuire a ridurre il controllo sulle potenziali minacce o accrescere l'entità delle conseguenze nel caso in cui un evento indesiderato si verifichi. Lo scopo dell'intero processo di analisi è quella di fornire una descrizione delle cause e delle conseguenze relative all'**Hazard** e di processi e procedure di tipo preventivo e/o mitigativo posti in essere per detto **Hazard**.

Tutti gli **Hazard** individuati dal gestore sono gestiti attraverso un monitoraggio continuo nel rispetto della normativa locale (RdS) o di documenti procedurali. La priorità all'aggiornamento delle valutazioni del rischio con il metodo **Bow-Tie**, di seguito descritto, è basata sulle criticità identificate da tutta l'organizzazione attraverso il sistema di **Reporting** e di auditing.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.43
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Il processo di analisi si basa sulla metodologia [Bow-Tie](#) e può essere schematizzato in 5 fasi:

Fase 1 – Individuazione del [Undesirable Operational State \(UOS\)](#)

La prima fase consiste nell'individuazione dell'evento indesiderato in relazione all'[Hazard](#), ovvero la fase in uno scenario di incidente in cui lo scenario è giunto al punto che (esclusa la provvidenza) l'incidente può essere evitato solo grazie ad efficaci barriere di mitigazione.

Fase 2 – Individuazione delle minacce (threat)

L'individuazione delle minacce consiste nella valutazione di tutti i potenziali elementi contributivi, quali condizioni, attività, procedure, che possano portare al manifestarsi dell'UOS.

Fase 3 – Individuazione delle conseguenze (consequence)

L'individuazione delle conseguenze consiste nella valutazione di potenziali lesioni a personale o passeggeri, danni a mezzi attrezzature o infrastrutture, inabilità ad eseguire una determinata funzione come effetto [dell'UOS](#).

Nell'ambito dell'attività del SMS l'individuazione delle conseguenze consiste, ove possibile, nella ricerca delle tipologie di occorrenze correlate all'[Hazard](#). Tali occorrenze sono, infatti, di consueto le conseguenze degli UOS individuati per ogni [Hazard](#).

Attraverso l'elaborazione dei dati presenti nell'archivio del SMS sarà possibile riportare in questa sezione il numero di eventi, le relative tipologie e le gravità registrate. I dati potranno essere completati con le valutazioni delle indagini effettuate e con la distribuzione delle tipologie di cause riscontrate per detti eventi. Nell'analisi delle occorrenze si terrà conto oltre che dei singoli eventi anche della loro distribuzione temporale e quindi del loro trend. La successiva valutazione del rischio farà riferimento proprio a tali dati.


Fasi 4,5 – Individuazione delle barriere

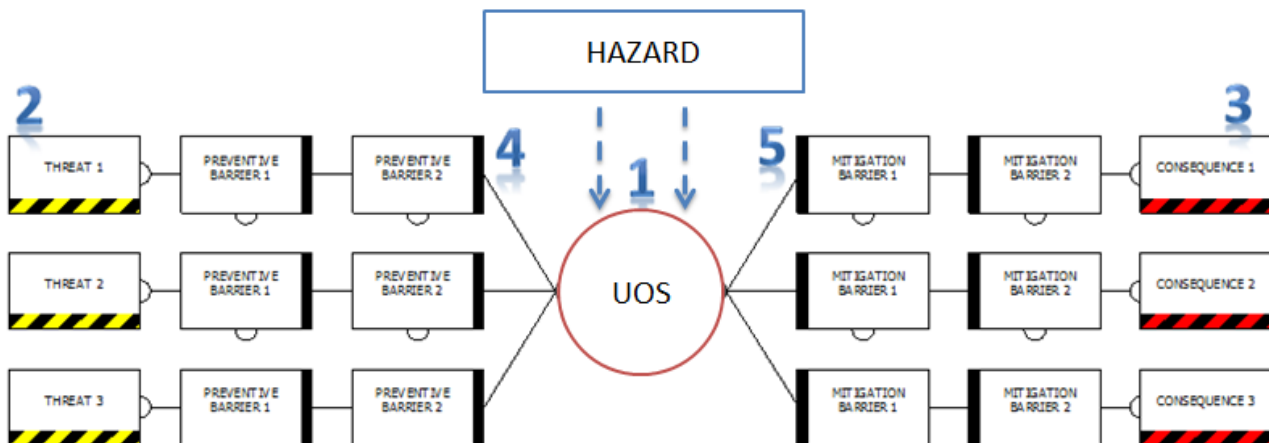
Le barriere possono essere di tipo preventivo o di mitigazione. Le prime costituiscono un elemento di controllo al fine di ridurre la possibilità di manifestazione [dell'UOS](#) a fronte di una determinata minaccia. Le seconde costituiscono un elemento di mitigazione delle possibili conseguenze derivanti dall'UOS.

In generale le barriere possono essere assimilate di consueto a processi o procedure. Al fine quindi di valutarne l'efficacia potranno essere riportati in questa sezione gli audit svolti agli enti/processi auditati e gli eventuali rilievi effettuati che risultano ancora aperti, indicandone tempi di chiusura e/o eventuali scadenze non rispettate.

All'interno di questo punto vanno anche menzionate eventuali Inspection svolte con le relative informazioni sui follow up.

La rappresentazione grafica di quanto emerso da questa fase di analisi consente di visualizzare tutti gli elementi rilevanti per l'[Hazard](#) identificato e costituisce la base di lavoro per la valutazione del rischio.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.44
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		12/04/2024



La fase di analisi viene svolta nell'ambito di SAG coordinati da personale SMS con il coinvolgimento di personale esperto interno o esterno ad ADR. Nell'ambito di tale analisi si procede alla compilazione del [Hazard Summary](#), la cui descrizione è riportata al relativo paragrafo.

Resta inteso che l'attività del SAG viene sempre condivisa con il [Safety Review Board](#) come da procedura del SAG stesso.

Nel caso in cui le minacce e le conseguenze sono in numero limitato da rendere estremamente semplificata la rappresentazione in forma di [Bow-Tie](#), lo stesso non viene riportato nella valutazione del rischio.

2.2.5.3 Valutazione del rischio


Il processo di valutazione e mitigazione del rischio viene attuato attraverso l'analisi (in termini di probabilità e gravità), la valutazione (in termini di tollerabilità) e il controllo (in termini di mitigazione). Una volta terminata la fase di analisi dell'[Hazard](#) avendo quindi definito minacce, conseguenze e barriere, viene svolta la valutazione del rischio per tutte le conseguenze individuate nella fase di analisi. L'assegnazione del livello di rischio viene quindi effettuata sulla base della matrice del rischio predisposta.

Matrice di valutazione del rischio

A seguito di comparazioni di esperienze nazionali ed internazionali, nonché delle esperienze maturate a livello locale, è stato scelto di adottare una matrice per la valutazione del rischio ispirata al modello adottato dall'ICAO, le cui caratteristiche sono di seguito descritte:

- PROBABILITÀ

Al fine di valutare la probabilità di accadimento di una conseguenza sono stati definiti parametri indicativi di riferimento che possono fare riferimento a frequenze registrate o presunte.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.45
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


Probabilità – definizioni			
Likelihood	Definizione	Frequenza	Probabilità -Aeroporti
5 - Frequente	Probabile che si verifichi molte volte (si è verificato frequentemente)	Più di una volta a settimana	Si prevede che si verifichi più di una volta alla settimana o ogni 2500 partenze, a seconda dell'evento che si verifica prima
4 - Occasionale	Probabile che si verifichi a volte (si è verificato non frequentemente)	Si prevede che si verifichi circa una volta al mese	Previsto circa una volta al mese o 250.000 partenze, quello che si verifica prima
3 - Remoto	Improbabile che accada, ma possibile (si è verificato raramente)	Si prevede che si verifichi circa una volta all'anno	Previsto circa una volta all'anno o 2,5 milioni di partenze, quello che si verifica prima
2 - Improbabile	Improbabile che accada (non nota alcuna occorrenza)	Si prevede che si verifichi una volta ogni 10-100 anni	Si prevede che si verifichi una volta ogni 10-100 anni o 25 milioni di partenze, quello che si verifica prima
1 - Estremamente improbabile	Quasi inconcepibile che l'evento si verifichi	Si prevede che si verifichi meno di ogni 100 anni	Si prevede che si verifichi meno di ogni 100 anni

- SEVERITÀ

Al fine di valutare la severità di una conseguenza sono stati definiti parametri di riferimento secondo la tabella di valutazione della Severità (ref: ICAO Doc 9859) ed in considerazione delle lesioni a persone e danni ad aeromobili e/o infrastrutture.

In relazione a queste categorie sono definiti **cinque** livelli di severità:

SEVERITÀ	Significato	Esempi dominio aeroporti
Catastrophic A	<ul style="list-style-type: none"> Aeromobile/bene distrutto Lesioni mortali multiple 	<ul style="list-style-type: none"> Collisione tra aeromobili e/o altri oggetti durante le fasi di decollo o atterraggio, lesioni fatali per lavoratori e/o passeggeri Facilities ed equipaggiamenti aeroportuali distrutti
Hazardous B	<ul style="list-style-type: none"> Ampia riduzione dei margini di Safety; stress fisico o carico di lavoro tale da non poter fare affidamento sull'operatore nell'espletamento accurato o completo delle proprie attività Lesioni significative Danneggiamento significativo dell'aeromobile/del bene 	<ul style="list-style-type: none"> Danneggiamento severo dell'aeromobile e lesioni significative per lavoratori e/o passeggeri Chiusura non pianificata dell'aeroporto e/o gravi limitazioni operative (es: chiusura runway) Danneggiamenti significativi delle facilities e degli equipaggiamenti aeroportuali
Major C	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione significativa dei margini di Safety; riduzione nelle capacità dell'operatore di far fronte a condizioni operative avverse a causa dell'aumento del carico di lavoro o di condizioni che ne inficiano l'efficienza Serious incident Lesioni lievi 	<ul style="list-style-type: none"> Serious Incident – danneggiamento grave dell'aeromobile e lesioni non gravi per lavoratori e/o passeggeri Interruzioni operative non pianificate e/o diminuzione della capacità di gestire condizioni operative avverse
Minor D	<ul style="list-style-type: none"> Lesioni lievi che non richiedono accertamenti medici Limitazioni operative Utilizzo di procedure di emergenza Minor incident 	<ul style="list-style-type: none"> Minor incident - danneggiamento leggero dell'aeromobili e lesioni lievi per lavoratori e/o passeggeri Minime limitazioni operative (es: chiusura taxiway) Indisponibilità nell'utilizzo delle procedure di emergenza aeroportuali
Negligible E	<ul style="list-style-type: none"> Conseguenze non significative (nessuna lesione o lesioni trascurabili; nessun danno o danni trascurabili) 	<ul style="list-style-type: none"> Nessun danneggiamento dell'aeromobile Lesioni trascurabili per lavoratori e/o passeggeri

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.46
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Safety Action Group e modalità di valutazione

La valutazione del rischio viene svolta nell'ambito di un SAG (formalmente istituito) coordinato da personale del **Safety & Compliance Monitoring Management** con il supporto di esperti qualificati dell'area di interesse. Resta inteso che l'attività del SAG viene sempre condivisa con il **Safety Review Board** come da procedura del SAG stesso.


Qualora le conseguenze di un UOS individuate in fase di analisi siano riconducibili ad occorrenze registrate all'interno del **Reporting System**, la valutazione del rischio effettuata dal SAG terrà conto dell'elaborazione dei dati di severità e frequenza elaborati dal SMS. Qualora invece non vi siano occorrenze direttamente riconducibili alla conseguenza identificata, la valutazione del rischio sarà di tipo qualitativo, ottenuta dall'analisi congiunta del SAG sulla base dei parametri della matrice precedentemente definiti.

In ogni caso il principio alla base dell'assegnazione di severità e probabilità è quello di fare riferimento al "**Worst Credible Case**".

Una volta stabilito il livello di rischio associato viene valutato se tale rischio sia accettabile o meno. La matrice utilizzata, che prende spunto da quanto riportato nel **Safety Management Manual ICAO**, consente la chiara identificazione dei livelli di rischio accettabili o meno.

Probabilità Rischio					Severità Rischio	
EXTREMELY IMPROBABLE 1	IMPROBABLE 2	REMOTE 3	OCCASIONAL 4	FREQUENT 5		
1A	2A	3A	4A	5A		CATASTROFIC A
1B	2B	3B	4B	5B		HAZARDOUS B
1C	2C	3C	4C	5C		MAJOR C
1D	2D	3D	4D	5D		MINOR D
1E	2E	3E	4E	5E	NEGLIGIBLE E	

La matrice è costruita attribuendo dei livelli di severità e di probabilità di verificarsi dell'evento che potrebbe scaturire dall'**Hazard** preso in esame. Il posizionamento sulla matrice del rischio fornirà

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.47
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

l'accettabilità o meno del rischio. Il rischio può essere definito inaccettabile, tollerabile o accettabile. Di seguito si riporta la descrizione delle azioni da adottare nei casi individuati:

- **Area Rossa – Rischio Alto – NON ACCETTABILE:** Si interrompono le operazioni correlate all'evento e sono richieste immediate azioni mitigatrici al fine di ridurre tale livello ad un valore almeno tollerabile, prima della ripresa delle operazioni stesse;
- **Area Gialla - Rischio Medio – TOLLERABILE:** se, nonostante sia stato fatto il possibile per ridurre il rischio, esso rimane ancora relativamente elevato oltre alle mitigazioni già attuate, è necessario monitorare che il livello di rischio si mantenga ad un livello ragionevolmente accettabile;
- **Area Verde – Rischio Basso – ACCETTABILE:** nessuna azione risulta necessaria. Eventuali azioni di miglioramento possono essere intraprese ai fini di ottimizzazione delle operazioni.

La valutazione del rischio effettuata viene poi aggiornata qualora si verifichi una delle seguenti situazioni:

- significativo od anomalo incremento delle segnalazioni di eventi relativi all'**Hazard** identificato;
- significativa inefficacia delle barriere preventive o di mitigazione relative all'**Hazard**;
- importanti cambiamenti organizzativi, infrastrutturali e di procedure che afferiscono all'**Hazard** identificato.

Mitigazione del rischio


Un dato rischio associato a una determinata operazione non può essere eliminato totalmente bensì mitigato. A tale proposito per ridurre un rischio si può intervenire:

- riducendo la severità delle conseguenze potenziali;
- riducendo la probabilità o la frequenza del suo verificarsi; ovvero
- riducendo l'esposizione al rischio.

Si distingue tra:

- **Mitigazioni:** azioni quali contromisure atte ad abbassare il livello di rischio intervenendo o sulla probabilità o sulla severità;
- **Barriere:** esse possono essere causali o consequenziali, le prime tentano di controllare il sistema per prevenire determinati eventi indesiderati mentre le barriere consequenziali cercano di limitare le conseguenze nel caso in cui si verifichi un evento indesiderato.

Il rischio residuo è il rischio che continua a permanere dopo l'applicazione di tutte le contromisure possibili (barriere o mitigazioni) e deve risultare al di sotto del livello di rischio tollerabile dall'organizzazione. Se il rischio residuo continua ad essere non accettabile, vanno definite ulteriori misure di mitigazione o adottate limitazioni operative.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.48
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Nella valutazione del livello di rischio residuo vanno considerate sia le mitigazioni esistenti che quelle aggiuntive o proposte (ad esempio: barriere fisiche, sistemi di prevenzione o controlli di Safety).

Accettazione del rischio

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** e i **Post Holders** coinvolti nell'analisi dell'**Hazard**, che hanno l'autorità di prendere decisioni in merito alla tollerabilità del rischio, hanno la responsabilità di valutare l'accettabilità o meno del rischio. Pertanto, il documento "Risk Assessment Report", redatto dal **Safety & Compliance Monitoring Manager**, viene condiviso con i **Post Holders** responsabili delle azioni individuate, che, firmando il documento stesso, ne accettano il livello di rischio associato. Nel corso del **Safety Review Board** viene discusso il livello di rischio associato ed analizzate le misure di mitigazione individuate.

Qualora, invece, ci sia un disallineamento tra il **Post Holder** di riferimento e il **Safety & Compliance Monitoring Manager**, la decisione finale viene rimandata all'Accountable Manager che potrà proporre nuove barriere o avallare quelle definite all'interno del Risk Assessment Report.

L'Accountable Manager supervisiona almeno annualmente e ad ogni aggiornamento la valutazione del livello di rischio nel corso dei **Safety Review Board**, in cui il **Safety & Compliance Monitoring Manager** presenta l'**Hazard Log** con l'evidenza delle modifiche apportate. L'Accountable Manager e i **Post Holders** accettano le valutazioni del rischio riportate nell'**Hazard Log** sottoscrivendone la copia presentata.

2.2.5.4 Risk Assessment Report e Hazard Log

Il Risk Assessment Report e l'**Hazard Log** (un registro riepilogativo dei rischi identificati) costituiscono i documenti di sintesi del processo di analisi, valutazione ed eventuale mitigazione del rischio connesso ad un determinato **Hazard**.


La compilazione e l'aggiornamento di questa documentazione è di responsabilità del personale del **Safety Management System** anche al fine di garantire la tracciabilità delle attività svolte in relazione ad ogni **Hazard**.

Risk Assessment Report


Il Risk Assessment Report (RAR) è un documento di tipo descrittivo, riepilogativo di tutta l'analisi effettuata dell'**Hazard**, del contesto e del sistema ad esso associati e della relativa valutazione del rischio. In esso vengono riportate le azioni di mitigazione individuate in sede di SAG.

Il responsabile della compilazione del RAR ne trasmette copia ai membri del SAG, ai PH e ai rappresentanti aziendali eventualmente interessati per l'attuazione delle azioni di mitigazione.

Hazard Log

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.49
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

L'[Hazard Log](#) è uno schema riepilogativo degli elementi costitutivi dell'[Hazard](#) individuati nell'analisi dello stesso e della relativa valutazione del rischio. Tale documento è aggiornato in accordo al relativo Risk Assessment Report.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.50
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.6 Monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni **Safety** e delle misure di mitigazione del rischio

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(4)	a)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	6)
IR	ADR.OR.F.045	b)	4)

Le eventuali azioni di mitigazione del rischio risultanti dalle analisi e valutazioni effettuate dal **Safety Management System** e condivise con i **Post Holder** coinvolti, devono essere decise direttamente dal **Post Holder** in base al proprio Know-How; qualora proposte dal **Safety & Compliance Monitoring Manager**, queste devono comunque essere condivise ed accettate dal **Post Holder** di riferimento al fine di garantirne l'attuabilità.

Qualora ci sia un disallineamento tra il **Post Holder** di riferimento e il **Safety & Compliance Monitoring Manager**, la decisione finale viene rimandata all'Accountable Manager.

Tutte le azioni **Safety** risultanti dalle valutazioni del rischio vengono tracciate all'interno del database del **Safety & Compliance Management System**. A ciascuna azione viene assegnato il **Process Owner** (Post Holder) e il tempo di rientro dell'azione stessa. Il **Post Holder** ha la responsabilità di attuare l'azione nei tempi previsti nonché informare il **Safety & Compliance Monitoring Manager**, qualora un impedimento non renda attuabile l'azione proposta.


Il **Safety & Compliance Monitoring Manager**, in coordinamento con il **Post Holder** coinvolto, ha la responsabilità di controllare l'attuazione e l'efficacia delle azioni implementate.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** valuta l'efficacia delle azioni implementate attraverso:

- le attività di monitoraggio della conformità normativa proprie del **Compliance Monitoring** (rif. par. 2.3 2.3 **Compliance Monitoring** e Related Procedures);
- delle risultanze del monitoraggio delle Disposizioni di **Safety** (rif. PE.S15.GEN01);
- il monitoraggio dei **Safety Performance Indicator** (rif. par. 2.2.7 Monitoraggio degli indicatori di **Safety**);
- l'analisi dei Ground **Safety Report** attinenti all'**Hazard** oggetto dell'azione correttiva (rif. par. 2.2.8.2 Analisi eventi aeronautici).

Il SAG è il gruppo di lavoro che supporta **Safety & Compliance Monitoring Manager** e i **Post Holders** nella definizione delle azioni volte a ridurre il livello di rischio individuato a seguito della valutazione effettuata. Tali azioni di mitigazione possono essere definite per ridurre la probabilità o la severità del rischio e dovranno rispettare i seguenti principi:

- Derivare dall'analisi del **Hazard**;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.51
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

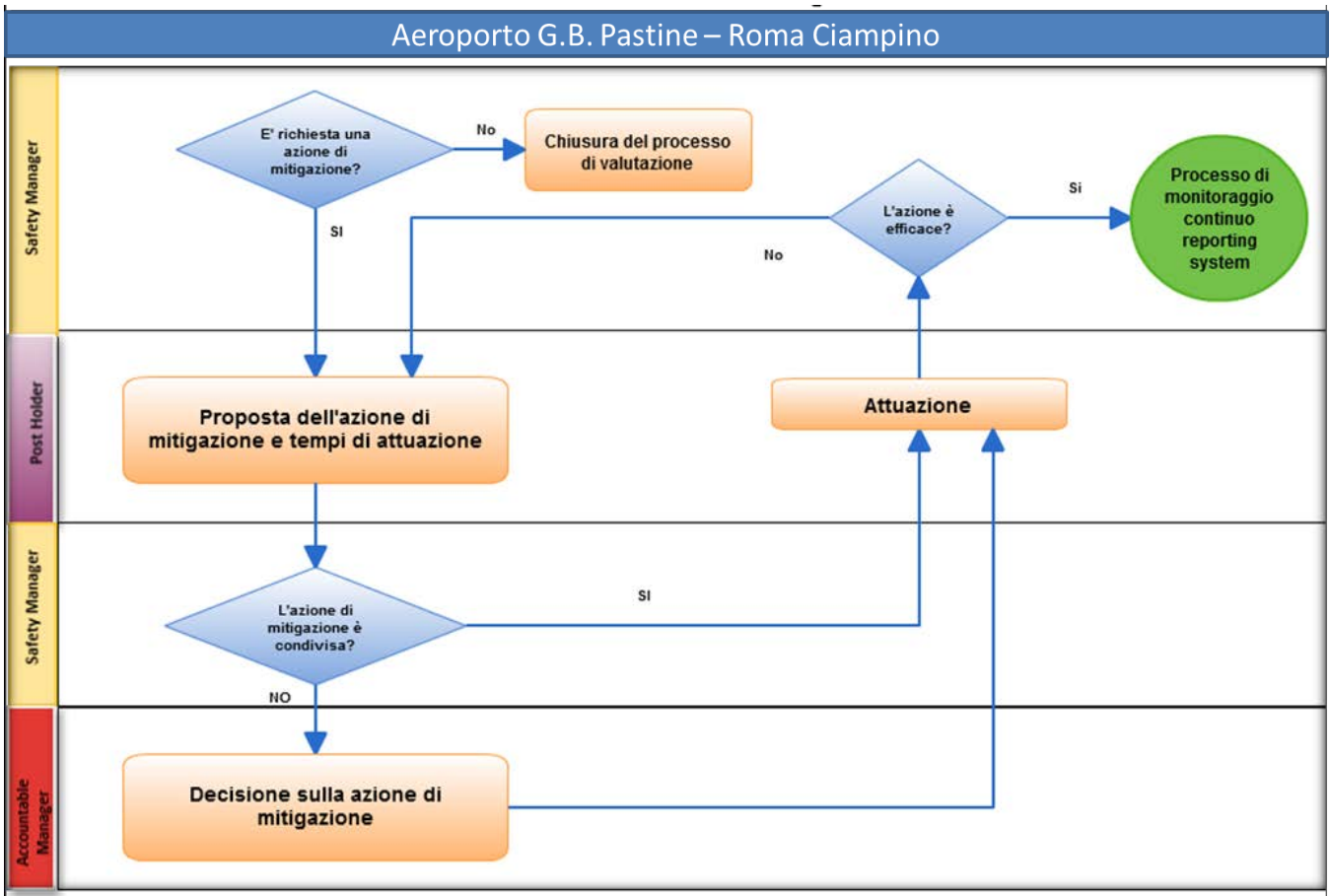
- essere individuate attraverso una specifica descrizione;
- individuare i soggetti responsabili della loro attuazione e i tempi di attuazione;
- essere classificate secondo una priorità mediante l'assegnazione di un livello come riportato nel seguente schema:

Livello	Definizione
Primo livello	<i>Il processo o l'attività devono essere sospesi immediatamente, a meno di immediate azioni che possono consistere anche nella limitazione dell'operatività dell'aeroporto o, in casi di particolare gravità, nella sospensione della stessa finché non siano ristabilite delle condizioni ritenute accettabili.</i>
Secondo livello	<i>L'azione di mitigazione è definita per ridurre il livello di rischio mediante un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>
Terzo livello	<i>L'azione di mitigazione viene individuata nell'ottica del miglioramento del processo e non costituisce una necessità immediata. Tale azione avrà un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>

Nell'ambito delle attività del **Safety & Compliance Monitoring** vengono monitorate le attività di implementazione delle azioni definite.

Il **Safety Management** valuterà in tale contesto l'effettuazione di ulteriori verifiche attraverso le attività di audit, inspection o monitoraggio delle occorrenze.


Resta inteso che l'attività del SAG viene sempre condivisa con il **Safety Review Board** come da procedura del SAG stesso.



Flow Chart 2 - Flow chart Azioni di mitigazione

2.2.6.1 Azioni di origine nazionale

Il **Safety Management System**, si rende, altresì, promotore della diffusione di azioni originate da ENAC a livello nazionale diffondendole tramite **Safety Notices** o **Safety Learning** o, laddove ritenuto opportuno, con la convocazione di **Safety Committee** e sottogruppi.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.53
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.7 Monitoraggio degli indicatori di Safety

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	5)
IR	ADR.OR.D.005	b)	7)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(5)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(5)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)		
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	7)
IR	ADR.OR.F.045	b)	5)
IR	ADR.OR.F.045	b)	7)
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(5)	a)	
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(7)		

Il **Safety Performance Monitoring** è il processo attraverso il quale i livelli di sicurezza delle operazioni **Airside** vengono verificati in relazione ai **Safety Objectives** stabiliti, ai rischi individuati e alle relative misure di mitigazione.

Tale processo include:


- l'effettuazione di **Safety survey** che esaminano particolari procedure di specifiche attività che vengono svolte in **Apron** (es. turnaround inspection);
- indicatori legati al monitoraggio della **Compliance** del **Management System** (rif. 2.3.8);
- l'individuazione di particolari indicatori di performance SPI (**Safety Performance Indicator**) adottati annualmente dal **Safety Review Board** con relativa definizione di specifici target su base annuale e la successiva attività di monitoraggio di tali SPI;
- la verifica di trend di eventi legati all'attività del **Reporting System** che non rientrano tra quelli annuali.

Scopo del presente capitolo è pertanto quello di descrivere:

- il processo formale adottato per sviluppare e mantenere il set di SPI;
- le modalità di definizione dei livelli di target annuali dei SPI;
- il processo adottato per il monitoraggio delle performance.

2.2.7.1 **Safety Performance Indicator (SPI)**

I SPI sono una serie di parametri, di facile controllo che offrono informazioni sintetiche ed oggettive in merito alla cultura alla segnalazione di eventi aeronautici al **Safety Management** e ai livelli di **Safety** delle operazioni **Airside**. In una fase preliminare, possono fornire indicazioni utili all'individuazione di eventuali criticità, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.54
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Individuazione dei SPI

I SPI vengono individuati, coerentemente con i **Safety Objectives** sulla base dei parametri utilizzati a livello internazionale (ad esempio dall'ACI o dall'EASA), nonché dell'esperienza maturata nell'ambito del SMS. Tali indicatori sono approvati annualmente in sede **Safety Review Board** e sono utili a monitorare l'andamento atteso del livello di **Safety** dello scalo, permettendo altresì la tempestiva individuazione di eventuali criticità, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti.

SPI adottati


Gli indicatori individuati riguardano principalmente i livelli di sicurezza delle operazioni in **Airside** e vengono suddivisi in due cluster (rif . DOC ICAO 9859):

- **Process SPI:** indicatori che misurano l'efficacia dei processi implementati dall'organizzazione per mantenere o migliorare il livello di **Safety**;
- **Outcome-based SPI:** indicatori che misurano eventi di **Safety** registrati sullo scalo.

L'elaborazione statistica dei SPI avviene attraverso l'utilizzo dei dati derivanti dal database del SMS.

Nella tabella seguente vengono riportati gli indicatori prescelti con la loro descrizione e formulazione condivisi annualmente nel **Safety Review Board**.

<i>Safety Performance Indicator</i>			
	<i>SPI</i>	<i>Description</i>	<i>Formulation</i>
1	Internal voluntary reporting rate	Cultura al voluntary reporting da parte del personale ADR	Rapporto tra la differenza del n° di segnalazioni ricevute da ADR e il n° di segnalazioni con danneggiamento/feriti/runway incursion ricevute da ADR rispetto al n° di movimenti, moltiplicato per 1000.
2	External voluntary reporting rate	Cultura al voluntary reporting da parte di tutti gli enti aeroportuali escluso il personale ADR	Rapporto tra la differenza del n° di segnalazioni ricevute da enti esterni e il n° di segnalazioni con danneggiamento/feriti/runway incursion ricevute da enti esterni rispetto al n° di movimenti, moltiplicato per 1000.
	<i>SPI</i>	<i>Description</i>	<i>Formulation</i>
3	Aircraft Ground Damage Rate	Danneggiamenti ad aeromobili in movimento o parcheggiati (esclusi danneggiamenti legati a cause tecniche o birdstrike)	Rapporto tra il n° di segnalazioni di danneggiamento agli aa/mm e il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
4	Vehicle - Vehicle Collision Rate	Collisione tra mezzi	Rapporto tra il n° di segnalazioni di collisioni tra i mezzi in Airside e il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
5	Vehicle – Infrastructure Collision Rate	Collisioni tra mezzi ed infrastrutture (solo danneggiamenti verso infrastrutture/impianti aeroportuali a servizio di aeromobili/passeggeri con evidenza del mezzo coinvolto)	Rapporto tra il n° di segnalazioni di impatti di mezzi in Airside verso infrastrutture/impianti aeroportuali ed il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
6	Injuries Rate	Passeggeri/operatori feriti o deceduti in Airside	Rapporto tra il n° di segnalazioni di persone ferite/decedute ed il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.55
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

7	Near Collision With Aircraft By Vehicle	Mancate precedenze aeromobili	Rapporto tra il n° di segnalazioni di mancate precedenze aeromobili ed il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
8	Runway Incursion Rate (*)	Incorretta presenza di aeromobili, veicoli, persone nell'area a protezione della pista	Rapporto tra il n° di eventi di Runway Incursion ed il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
9	Runway Excursion Rate	Incorretta uscita di pista (veer-off, overrun) da parte di aeromobile.	Rapporto tra il n° di eventi di Runway Excursion ed il n° di movimenti aa/mm, moltiplicato per 1000.
10	BRI2 (**)	Birdstrike risk index	Si rimanda all'allegato 6 della Circolare ENAC APT-11

(*) Il dato relativo alle runway incursion viene condiviso con ENAV e presentato con cadenza annuale nell'ambito del Local Runway Safety Team.

(**) Il Birdstrike Risk Index (BRI2) è riportato nella Relazione annuale birdstrike (rif. Circolare ENAC APT-01B par. 5.2).

Mantenimento dei SPI

I SPI vengono verificati (almeno annualmente) ed eventualmente rivalutati in sede di **Safety Review Board** secondo necessità.

2.2.7.2 Definizione dei target dei SPI

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(5)	b) c)	


Coerentemente con la propria **Safety Policy** Aeroporti di Roma si pone in generale l'obiettivo di contribuire ad un costante miglioramento in termini di **Safety** degli indicatori evidenziati. Con cadenza annuale vengono pertanto definiti dal **Safety Review Board** i target numerici dei SPI.

2.2.7.3 Monitoraggio dei SPI

Riferimenti Normativi:

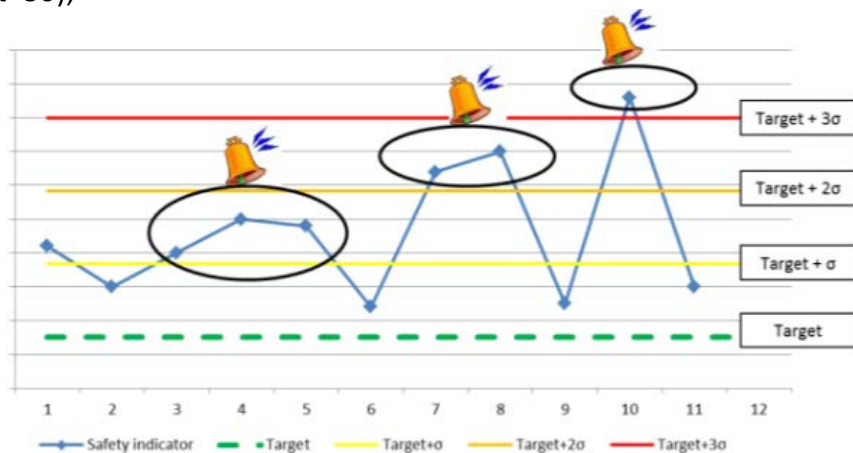
TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	

In riferimento al DOC 9859 ICAO (Chapter 4), al fine di monitorare periodicamente l'andamento degli indicatori di **Safety** sopra elencati, sono stati definiti, per **gli SPI per i quali possono essere stabiliti delle soglie di allerta**, tre corrispondenti **Alert Level** (livelli di allerta). I valori sono basati sulle performance ottenute in un determinato periodo precedente di riferimento (annuale o

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.56
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		12/04/2024


pluriannuale) e dipendono dalla deviazione standard rispetto alla media che caratterizza i dati considerati. I livelli di allerta definiscono il valore e/o il trend relativo ad uno specifico periodo di monitoraggio superato il quale risulta necessario valutare delle azioni correttive. In particolare, un livello di allerta si intende superato qualora una delle seguenti situazioni dovesse verificarsi durante il periodo di monitoraggio (trimestrale):

- Tre punti consecutivi dovessero trovarsi al di sopra (al di sotto a seconda degli obiettivi) del livello 1 (Target+ σ);
- Due punti consecutivi dovessero trovarsi al di sopra (o al di sotto a seconda degli obiettivi) del livello 2 (Target+2 σ);
- Un singolo punto dovesse trovarsi al di sopra (o al di sotto a seconda degli obiettivi) del livello 3 (Target+3 σ);



Quando un'allerta si attiva, appropriate azioni di mitigazione vengono valutate nell'ambito del [Safety Action Group](#) ed eventualmente messe in atto a fronte di una analisi specifica volta ad analizzare le cause del trend anomalo.

L'andamento dei SPI viene comunicato al [Safety Review Board](#).


 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.57
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.8 Safety Reporting (including hazard reporting) and investigation

Riferimenti Normativi

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.C.030	a)	
IR	ADR.OR.C.030	b)	
IR	ADR.OR.C.030	c)	
IR	ADR.OR.C.030	d)	
IR	ADR.OR.C.030	e)	
AMC1	ADR.OR.C.030		
AMC1	ADR.OR.C.030	a)	
AMC1	ADR.OR.C.030	b)	
AMC1	ADR.OR.C.030	c)	
AMC1	ADR.OR.C.030	d)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	8)
IR	ADR.OR.D.030	a)	
IR	ADR.OR.D.030	b)	
IR	ADR.OR.D.030	b)	1)
IR	ADR.OR.D.030	b)	2)
IR	ADR.OR.D.030	c)	
IR	ADR.OR.D.030	d)	
IR	ADR.OR.D.030	d)	1)
IR	ADR.OR.D.030	d)	2)
IR	ADR.OR.D.030	d)	3)
IR	ADR.OR.D.030	d)	4)
IR	ADR.OR.D.030	d)	5)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	3)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	4)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	5)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	6)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	7)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	8)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	9)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	10)
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	2)
IR	ADR.F.055		
AMC1	ADR.F.055		
AMC1	ADR.OR.F.055 (a)		

Uno degli elementi cardine del **Safety Management System** è il **Reporting System**. Ogni evento aeronautico, ovvero qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo, contiene in sé gli elementi che, se

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.58
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

opportunamente conosciuti ed indagati, possono costituire la base per porre in atto le azioni correttive affinché l'evento non si ripeta nel futuro. Aeroporti di Roma si è posta l'obiettivo di favorire la partecipazione di tutti gli operatori aeroportuali al proprio sistema di **Reporting**. Ad essi viene richiesto infatti di segnalare gli eventi che pongono un rischio per la sicurezza degli aeromobili attraverso la compilazione del **Safety Report**. La segnalazione volontaria e obbligatoria costituisce il più importante strumento di comunicazione affinché nessun evento venga trascurato. Ogni anomalia può essere di grande valore nell'evidenziare eventuali cause potenziali di eventi di maggiore gravità.

All'interno di questo capitolo verranno descritte le modalità di segnalazioni volontarie e obbligatorie degli eventi aeronautici, la loro analisi e relativo processo di follow-up in linea con quanto definito dal reg. (UE) 376/2014 e 2015/1018. In riferimento allo stesso regolamento sopra indicato, verrà descritta la modalità di segnalazione ad ENAC degli eventi e dell'eventuale analisi e follow-up.

2.2.8.1 Modalità di segnalazione eventi aeronautici

Oltre agli obblighi previsti dal regolamento (UE) 376/2014, il personale ed ogni organizzazione aeroportuale, sono tenuti a collaborare con i programmi di sicurezza dell'aeroporto, mediante la segnalazione al **Safety Management System** di qualsiasi evento aeronautico avvenuto nell'**Airside** dell'aeroporto che potrebbe rappresentare un rischio per la sicurezza delle operazioni.

Le informazioni ricevute sono raccolte, registrate, analizzate e utilizzate unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza delle operazioni e non per attribuire colpe o responsabilità.

Le segnalazioni al **Safety Management System** possono essere effettuate dal personale/organizzazioni tramite il modulo Ground **Safety Report** (Vedi allegato **PB.S2.FO1 - Ground Safety Report ITA**). Il modulo suddetto è raggiungibile anche sul sito ADR attraverso il seguente link: <https://www.adr.it/bsn-per-gli-operatori-aeroportuali-ciampino>.

Le informazioni trasmesse sono utilizzate solo per fini statistici e di analisi ai fini preventivi.


Le modalità di trasmissione del Ground **Safety Report** messe a disposizione nell'ambito del **Safety Management System** sono:

- Pagina Web del sito ADR.it per la compilazione sul Software Ground **Safety**;
- Casella e-mail sms-cia@adr.it;

**USA IL QR CODE O SEGUI IL LINK
PER COMPILARE IL NUOVO SAFETY REPORT ONLINE
E SEGNALARE POTENZIALI RISCHI.**



<https://safety.adr.it/gsr>

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.59
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Segnalazioni obbligatorie

Qualsiasi evento che abbia comportato un danno (infortunio a persone, danno ad aeromobile, mezzi, infrastrutture) o che abbia pregiudicato la sicurezza delle operazioni **Airside** deve essere trasmesso al **Safety Management System** secondo le modalità previste: qualsiasi evento che abbia comportato un danno (infortunio a persone, danno ad aeromobile, mezzi, infrastrutture) o che abbia pregiudicato la sicurezza delle operazioni **Airside** deve essere trasmesso al **Safety Management System** entro 72 ore dall'evento stesso. Rimane, comunque, la necessità di comunicare quanto occorso tempestivamente ad ADR/Controllo Voli per la gestione operativa.

Si rimanda per approfondimenti e per un completo elenco delle segnalazioni obbligatorie al Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018 ANNESSO IV (Par. 4.1).

Segnalazioni volontarie

Il miglioramento della sicurezza avviene non solo attraverso la segnalazione di eventi obbligatori che principalmente determinano un'analisi reattiva, ma soprattutto grazie ad un'analisi proattiva che viene attivata da segnalazioni spontanee di eventi che sono ritenuti pericoli potenziali o reali.

È facoltà di chiunque segnalare eventi ritenuti pericolosi che non rientrano nelle categorie degli eventi obbligatori.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, di seguito si riportano alcuni esempi di eventi che si raccomanda di segnalare all'SMS:

- Mancato rispetto delle procedure da parte degli aeromobili durante la fase di parcheggio;
- Sversamenti di oli da aeromobili e mezzi;
- Fuoriuscita di carburante durante le operazioni di rifornimento;
- Ogni altro evento che potrebbe avere impatto sulla **Safety**;
- Mancato rispetto delle regole di circolazione dei veicoli


Raccolta e registrazione eventi aeronautici

Le segnalazioni ricevute dal **Safety Management** secondo le modalità previste vengono acquisite, verificate, inserite e registrate all'interno del sistema Ground **Safety**.

Protezione dei dati

I dati sensibili inseriti all'interno dei campi del form sono gestiti in conformità alle norme vigenti relative alla tutela della Privacy e al regolamento (UE) 376/2014.

I dati vengono raccolti e gestiti in conformità con i principi della **Just Culture**, quindi senza alcun intenzione punitiva o sanzionatoria nei confronti del personale coinvolto, a meno dei casi accertati di dolo, negligenza grave o inadempimento volontario di regolamenti e procedure.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.60
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.8.2 Analisi eventi aeronautici

Riferimenti Normativi

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(3)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(3)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	2)
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(7)		

Gli eventi ricevuti dal **Safety Management System** vengono raccolti, verificati, registrati, analizzati ed eventualmente investigati al fine di individuare potenziali pericoli per la sicurezza e adottare le eventuali opportune misure correttive o preventive.

Classificazione delle registrazioni

Uno degli aspetti più importanti del processo di registrazione delle occorrenze è relativo alla fase di classificazione: una accurata e standardizzata classificazione delle occorrenze consente una migliore analisi statistica dei dati utile non solo nell'ambito del monitoraggio dei **Safety Performance Indicator** ma anche nell'ambito dell'**Hazard Identification** e valutazione del rischio.

All'interno del database SMS:

- gli eventi vengono classificati secondo la tassonomia ADREP definita dall'ICAO;
- viene attribuita ad ogni evento una severità valutata sulla base della gravità delle conseguenze che l'evento ha causato, secondo la seguente tabella:

SEVERITA'	DEFINIZIONE
Accident	Tutti gli eventi ricompresi nella definizione di Accident secondo Annesso 13 ICAO, oltre eventi non ricompresi nella definizione ICAO ma che comportano danni a beni o infrastrutture gravissimi e/o perdita di beni o lesioni mortali.
Serious Incident	Tutti gli eventi ricompresi nella definizione di Serious Incident secondo Annesso 13 ICAO, oltre eventi non ricompresi nella definizione ICAO ma che comportano danni a beni o infrastrutture estremamente consistenti o lesioni significative e/o con disabilità permanenti.
Incident	Tutti gli eventi ricompresi nella definizione di Incident secondo Annesso 13 ICAO, oltre eventi non ricompresi nella definizione ICAO ma che comportano danni a beni o infrastrutture lievi / contenuti o lesioni lievi richiedenti accertamenti medici.
Occurrence Without Safety Effect	Eventi che non hanno comportato alcuna conseguenza in termini di safety; danni a beni o infrastrutture sfiorati o trascurabili; lesioni lievi non richiedenti accertamenti medici.

- viene assegnato ad ogni evento un **Risk Grade** (livello verde, giallo o rosso) sulla base di valutazioni relative all'efficacia delle barriere rimanenti e alla peggior conseguenza

plausibile qualora nessuna barriera avesse funzionato (secondo la matrice di seguito riportata)¹

Question 2

What was the effectiveness of the remaining barriers between this event and the most probable accident scenario?			
Effective	Limited	Minimal	Not effective
50	102	502	2500
10	21	101	500
2	4	20	100
1			

Question 1

If this event had escalated into an accident, what would have been the most probable outcome?	
Catastrophic Accident	Loss of aircraft or multiple fatalities (3 or more)
Major Accident	1 or 2 fatalities, multiple serious injuries, major damage to the aircraft
Minor Injuries or damage	Minor injuries, minor damage to aircraft
No accident outcome	No potential damage or injury could occur

Typical accident scenarios
Loss of control, mid air collision, uncontrollable fire on board, explosions, total structural failure of the aircraft, collision with terrain
High speed taxiway collision, major turbulence injuries
Pushback accident, minor weather damage
Any event which could not escalate into an accident, even if it may have operational consequences (e.g. diversion, delay, individual sickness)

1-10 risk classification: low/green
 20-102 risk classification: medium/yellow
 500-2500 risk classification: high/red

Gestione delle occorrenze in funzione del risk grade

In base al risk grade assegnato all'occorrenza viene definito il processo di analisi successiva:


- **VERDE** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio basso: non necessita di un'investigazione puntuale, ma ne viene monitorato l'eventuale ripetersi; Tale tipologia di eventi sono di consueto analizzati come parte dei SPI o oggetto di risk assessment.
- **GIALLO** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio medio: necessita di approfondimenti che possono essere effettuati attraverso un'investigazione puntuale o attraverso l'aggiornamento o la redazione di un nuovo risk assessment;
- **ROSSO** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio elevato: necessita di una investigazione dedicata.

Tutte le investigazioni, in linea con il regolamento (UE) 376/2014 vengono chiuse entro 90gg.

Segnalazioni eventi ad ENAC tramite MOR

Le segnalazioni previste dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018 ANNESSO IV (Par. 4.1), sono inviate dall'SMS ADR ad ENAC, tramite MOR, entro 72 ore dalla ricezione.

¹ Solo per eventi Rif. Annesso 4 (Par. 4.1) Reg. 2015/1018

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.62
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Le segnalazioni vengono registrate nel DATABASE del [Safety Management System](#) in grado di trasmettere all'ENAC file compatibili con il software [Eccairs 2](#).

In alternativa, il personale del [Safety Management System](#) ha credenziali di accesso per l'utilizzo del sistema messo a disposizione dell'autorità per la segnalazione degli eventi aeronautici.

Ove siano identificati pericoli, reali o potenziali, per la [Safety](#) delle operazioni, le segnalazioni inviate tramite [MOR](#) all'autorità devono essere oggetto di analisi, in accordo alle seguenti scadenze previste dal regolamento (UE) 376/2014:

- Entro 30gg dall'invio della prima segnalazione ad ENAC, aggiornamento della stessa con l'inserimento dei risultati preliminari dell'analisi dell'evento e le eventuali azioni identificate da intraprendere;
- Entro 90gg dall'invio della prima segnalazione ad ENAC, aggiornamento della stessa con l'inserimento dei risultati finali dell'analisi dell'evento.

Modalità di esecuzione Investigazione

L'investigatore assegnato provvede, secondo necessità:

- a reperire le informazioni circa le circostanze fisiche dell'accaduto (luoghi, interazione tra le persone, strutture, attrezzature ecc.). Queste informazioni potranno essere raccolte attraverso fotografie, disegni, misurazioni ecc.
- a reperire eventualmente tramite interviste le informazioni raccolte da chi è stato coinvolto direttamente, da chi ha compilato il [Safety Report](#) o in generale da testimoni dell'accaduto. Possono essere incluse anche informazioni fornite da chi ha avuto un coinvolgimento indiretto sull'accaduto;
- a reperire tutte le informazioni documentali circa procedure operative, addestramento ricevuto dal personale coinvolto, manutenzione mezzi/attrezzature, ecc.

L'investigazione ha lo scopo di evidenziare circostanze, dinamica, cause e conseguenze dell'evento.


Nel corso dell'investigazione saranno coinvolti soggetti responsabili di attività/processi oggetto di analisi che avranno la responsabilità di individuare le aree di criticità.

Le eventuali azioni correttive risultanti dalle analisi e valutazioni effettuate dal [Safety Management System](#) e condivise con i Post Holder/[Deputy](#) coinvolti (eventualmente in un SAG dedicato), devono essere decise direttamente dal Post Holder/[Deputy](#) in base al proprio Know-how; qualora proposte dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#), queste devono comunque essere condivise ed accettate dal [Post Holder](#) di riferimento al fine di garantirne la attuabilità.


Qualora ci sia un disallineamento tra il [Post Holder](#) di riferimento e il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#), la decisione finale viene rimandata all'Accountable Manager.

Il Post Hoder ha la responsabilità di attuare l'azione nei tempi previsti nonché informare il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#), qualora un impedimento non renda attuabile l'azione proposta.

Il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#), in coordinamento con il [Post Holder](#) coinvolto, ha la responsabilità di controllare l'attuazione e l'efficacia delle azioni implementate.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.63
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) è in grado di valutare l'efficacia della azione proposta attraverso la regolare ricezione degli Ground [Safety](#) Report con riportati gli eventi oggetto dell'azione di mitigazione eventualmente intrapresa.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.64
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Le azioni correttive dovranno rispettare i seguenti principi:

Livello	Definizione
Primo livello	<i>Il processo o l'attività devono essere sospesi immediatamente, a meno di immediate azioni che possono consistere anche nella limitazione dell'operatività dell'aeroporto o, in casi di particolare gravità, nella sospensione della stessa finché non siano ristabilite delle condizioni ritenute accettabili.</i>
Secondo livello	<i>L'azione correttiva è definita per ridurre la probabilità del ripetersi dell'evento ed è caratterizzata da un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>
Terzo livello	<i>L'azione preventiva viene individuata nell'ottica del miglioramento del processo e non costituisce una necessità immediata. Tale azione avrà un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>


L'investigatore registra i risultati dell'investigazione all'interno di apposito form del database SMS e/o su Rapporto di Investigazione.

I rapporti di investigazione sono approvati dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#).

Sarà cura dell'investigatore fornire un feedback in merito all'investigazione ai soggetti che hanno riportato l'occorrenza.

2.2.8.3 **Monitoraggio azioni correttive**

In seguito alle analisi effettuate e all'individuazione di azioni correttive o preventive, il [Safety & Compliance Monitoring Management](#) di ADR monitora l'attuazione di tali azioni attraverso il processo di gestione del Follow Up.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.65
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.9 Emergency Response Planning

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	10)
AMC1	ADR.OR.D.005	(b)	(10)
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	9)

Il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) costituisce l'atto fondamentale di pianificazione e coordinamento delle misure da adottare relativamente agli scenari di emergenza e/o incidente – individuati nell'ambito della valutazione del rischio "Emergency Response Plan" - che possono interessare l'Aeroporto di Ciampino all'interno del sedime Aeroportuale.

La Pianificazione dell'emergenza incidente aereo esterno al sedime aeroportuale è oggetto delle pianificazioni di emergenza del territorio su cui avviene l'evento.

Il Piano è stato, in ogni caso, redatto in coordinamento con gli altri piani locali e regionali per la gestione delle emergenze applicabili.


Il PEA è predisposto dal gestore aeroportuale in linea con le previsioni del regolamento UE 139/2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del Regolamento UE 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio, in riferimento al quale Aeroporti di Roma S.p.A. è stato certificato in data 22 dicembre 2016.

Il **Safety Management System** del gestore aeroportuale coordina e supporta - nell'ambito dell'Emergency Response Committee (par. 2.1.3.5) - i diversi soggetti coinvolti nella gestione delle emergenze aeroportuali. L'obiettivo consiste nel minimizzare gli effetti negativi di un'emergenza o di un incidente, con particolare riguardo al salvataggio di vite umane e al mantenimento del massimo grado possibile di operatività aeroportuale. Tali finalità si realizzano assicurando il pronto intervento e un adeguato coordinamento dei diversi soggetti interessati alle operazioni di soccorso, stabilendo precise funzioni per ogni Ente e operatore aeroportuale e contemplando il coinvolgimento delle Autorità e degli Enti pubblici coinvolti.

Le procedure sono condivise in sede di Emergency Response Committee e testate con la seguente frequenza:

- almeno un'esercitazione full scale ogni 2 anni;
- almeno un'esercitazione parziale nell'anno intermedio tra le esercitazioni totali.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** analizza le procedure di emergenza e controlla il recepimento delle azioni correttive/preventive da parte dei soggetti responsabili, scaturite dalle esercitazioni al fine del miglioramento continuo del sistema di gestione delle emergenze.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.66
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		12/04/2024

2.2.10 Processo di gestione e notifica dei cambiamenti

Riferimenti Normativi:


Normative Ref.	Title Ref.
IRADR.OR.A.015 a), b)	Means of Compliance
AMC1ADR.OR.A.015	Means of Compliance
IRADR.OR.B.040	Changes
AMC1ADR.OR.B.040 (a);(b)	Changes
IRADR.OR.B.050 b)	Continuing Compliance with the Agency's Certification Specifications
IRADR.OR.D.005 b) 6)	ManagementSystem
AMC1ADR.OR.D.005 (b)(6)	ManagementSystem
AMC2ADR.OR.D.005 (c) b) 10)	ManagementSystem
IRADR.OR.E.005 e) 1)	Aerodrome manual
IRADR.OR.E.005 e) 2)	Aerodrome manual
IRADR.OR.E.005 f)	Aerodrome manual
AMC1ADR.OR.E.005 d)	Aerodrome manual
AMC3ADR.OR.E.005 a) 2	Aerodrome manual
IRADR.OPS.A.015 b)	Coordination between Aerodrome Operators and provides of Aeronautical Information Services
IRADR.OR.F.025	Changes
IRADR.OR.F.045 b) 6)	Management System
AMC1ADR.OR.F.045 (b)(6)	

2.2.10.1 *Scopo e campo di applicazione*

2.2.10.1.1 *Scopo*

Aeroporti di Roma ha implementato una specifica procedura che [ha](#) lo scopo di gestire e notificare i cambiamenti in ottemperanza a quanto previsto dal Reg. EU 139/2014 ed alle Linee Guida ENAC LG 2019/003-APT. All'interno della procedura di gestione e notifica dei cambiamenti sono definiti:

- I ruoli e le responsabilità, nell'ambito del processo di implementazione del cambiamento, da parte delle figure responsabili di ADR;
- la modalità di attivazione della richiesta di cambiamento;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.67
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

- la modalità di classificazione del cambiamento (prior approval o not prior approval);
- l'iter di approvazione interno e le modalità di conduzione della valutazione dell'impatto di ogni cambiamento;
- le modalità di valutazione degli impatti sul *"Sistema aeroporto"*, in termini di **Safety**, in relazione all'introduzione del cambiamento;
- la modalità di condivisione con gli stakeholder delle valutazioni di **Safety**;
- le modalità con le quali le modifiche sono sottoposte ad ENAC.

2.2.10.1.2 Campo di applicazione

Tale procedura si applica alle proposte di cambiamento che interessano l'aeroporto di Ciampino in termini di caratteristiche fisiche, organizzazione ed operazioni e che sono dettagliate nella seguente tabella: Table 1 (rif. ICAO DOC 9188 par. 2.4.4.3.2).

I processi di gestione del cambiamento possono essere avviati a seguito di esigenze interne prospettate da responsabili di settore ADR o da stakeholder esterni, così come per assicurare la continua rispondenza a prescrizioni normative, inclusi eventuali adeguamenti delle Certification Specifications (CS).

Le modifiche sono classificate in due categorie:

- cambiamenti che richiedono preventiva approvazione dell'Autorità (*"prior approval"*) - livello 1;
- cambiamenti che non richiedono approvazione preventiva da parte dell'Autorità (*"changes not requiring prior approval"*) - livello 2.

Sono escluse dall'applicazione della procedura di *"change"*, le notifiche di cambiamenti, ricevute dai change Owner, che il SCMM non valuta come rientranti nella lista riportata nella tabella a seguire, come, ad esempio:


- variazione minore o formale delle strutture organizzative dedicate all'attuazione di attività soggette a certificazione (ridenominazione di una unità organizzativa);
- aggiornamento formale di parti o sezioni del **Manuale di Aeroporto** o di un documento in esso richiamato soggetto a certificazione (aggiornamento recapiti telefonici e/o riferimenti nelle procedure; modifica dei nominativi di enti/aziende; aggiornamento di allegati alle procedure operative; aggiornamento riferimenti normativi);
- interventi minori in area di movimento che non modificano la Certification Basis (rifacimento della segnaletica orizzontale di piazzola).

A tali notifiche viene assegnato un livello 3, ovvero, viene valutata dal gestore l'opportunità o meno dell'attivazione di un processo formale di gestione del cambiamento attraverso SAG dedicati, verbalizzati e per cui viene archiviata tutta la documentazione prodotta a supporto. Qualora i change di livello 3 ricadano all'interno di un change di livello superiore, questi vengono comunque tracciati all'interno del Change **Management Report**.

A titolo esemplificativo e non esaustivo vengono riportati nella tabella a seguire gli esempi di modifiche suddivisi secondo i criteri sopracitati.

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PROPOSTE DI CAMBIAMENTO CHE RICHIEDONO LA PREVENTIVA APPROVAZIONE DELL' AUTORITÀ</p>	<p style="text-align: center;">LIVELLO 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzo di Alternative Means of Compliance - modifiche alla base di certificazione dell' Aeroporto ed alla Specifica di certificazione - la procedure di gestione e notifica delle modifiche che non richiedono approvazione e le sue variazioni - modifiche relative ad equipaggiamenti critici ai fini di Safety - modifiche con impatto significativo sugli elementi costitutivi del Management System di ADR: <ul style="list-style-type: none"> o Linee gerarchiche (es: variazione delle figure responsabili di cui in ADR.OR.D.015 (Accountable Manager, Maintenance Manager, Operational Services Manager, Safety Manager, Compliance Monitoring Manager) o Safety Policy o Procedura identificazione dei pericoli o Procedura risk Management (es: modifiche alla Risk Matrix) o Safety performance indicator o Processo di gestione del Safety Review Board o Training program o Safety communication o Piano emergenza (es: variazioni nei compiti e responsabilità degli attori coinvolti) o Compliance Monitoring - variazione del livello di protezione RFFS (Rescue and Firefighting Services) - modifiche alle low visibility procedures ed alle procedure di abbattimento del rumore - operazioni con aa/mm di cod. letterale superiore al codice di riferimento dell'aeroporto o parte di esso - altre approvazioni richieste ai sensi della normativa comunitaria (es. Deviazioni dale CS EASA, ostacoli alla navigazione aerea)
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PROPOSTE DI MODIFICA CHE NON RICHIEDONO PREVENTIVA APPROVAZIONE DELL' AUTORITÀ²</p>	<p style="text-align: center;">LIVELLO 2</p> <p style="text-align: center;">INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI</p> <ul style="list-style-type: none"> - sostituzione di AVL (inclusi sign) con apparati equivalenti a tecnologia LED, fermo restando il rispetto della conformità delle CS EASA applicabili - modeste integrazioni di esistenti marking di Apron (es. indicazione tipo a/m) che non modifichino layout complessivo degli stand e clearance - variazioni al layout della viabilità veicolare - per le variazioni di layout fuori dall'area di movimento - variazioni temporanee alla viabilità veicolare correlate alla presenza di cantieri per lavori di manutenzione ordinaria o per opere approvate - installazione gru, preventivamente valutate di concerto con ENAV, che non forino le superfici di limitazione degli <p style="text-align: center;">MANUALE DI AEROPORTO /PROCEDURE OPERATIVE</p> <ul style="list-style-type: none"> - modifica di riferimenti normativi, nominativi e recapiti - modifiche dei contenuti del Manuale - e sue procedure - conseguenti a modifiche infrastrutturali già approvate (es. modifica planimetrie derivanti dalla realizzazione di interventi approvati) - modifica di allegati ed appendici alle procedure (es. checklist), salvo ove diversamente stabilito - modifiche al Manuale - e sue procedure - derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di rilievi ENAC, preventivamente accettate, e/o generate da emendamenti normativi. - modifiche al Manuale - e sue procedure - derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di rilievi da audit interni o da esigenze di miglioramento scaturite da riesame interno del Gestore, purché sia evidenziato che le modifiche perseguono il miglioramento dei livelli di Safety e non riguardano una riduzione delle risorse allocate (oltre che non rientrino nei casi in cui è espressamente prevista la preventiva approvazione) - modifica della tipologia di attrezzature ed equipaggiamenti richiamati all'interno del Manuale - e sue procedure - purché rientranti tra quelli accettati da ENAC, se applicabile (es. 'friction tester') - Modifiche e aggiornamenti alla parte A del Manuale di Aeroporto - PEA: modifiche derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di esercitazioni o emergenze reali, preventivamente approvate dall'ERC, che siano coerenti con il contesto normativo e non incidano sul riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti - PEA: modifica alle infrastrutture e mezzi di supporto (es. sale di accoglienza individuate, tipologia di risorse/mezzi impiegati) condivisi in ambito ERC - PEA: modifiche ai riferimenti e contatti - Modifiche editoriali alla documentazione - Modifiche dei contenuti del Manuale – e sue procedure – a seguito dell'introduzione di nuovi modelli di aeromobile presso lo Scalo (salvo casi di Livello 1 che ricadono nelle operazioni con a/c di codice superiore)

² nella tabella è riportato un elenco esemplificativo ma non esaustivo delle modifiche che non necessitano di preventiva approvazione

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.69
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

ORGANIZZAZIONE	
	<ul style="list-style-type: none"> - variazione di figure non soggette ad accettazione di ENAC (es. Deputy) - variazione dell'assetto organizzativo, privo di impatto sulla struttura e le responsabilità definite ai fini della certificazione di aeroporto - esternalizzazione di attività del Gestore rientranti tra quelle definite nella Parte OPS del Regolamento (UE) n.139/2014, purché affidate nel rispetto di quanto previsto da ADR.OR.D.010 (Contracted Activities)

Table 1 Ambito di applicazione del processo di gestione del cambiamento

Relativamente alle modifiche relative alle caratteristiche fisiche dell'Aeroporto, è opportuno precisare che il concetto di "change" - così come inteso nell'accezione del Regolamento UE 139/2014, in ADR.OR.B.040 - va riferito unicamente agli interventi che, a regime ovvero dopo la conclusione dei relativi lavori, determinano una variazione del layout delle infrastrutture e degli impianti (inclusa l'eventuale introduzione o modifica di ostacoli alla navigazione aerea) e/o una modifica delle caratteristiche operative dell'aeroporto.

Pertanto, la procedura di cambiamento non si applica nei casi di interventi di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria che non comportino modifiche di infrastrutture, impianti e/o equipaggiamenti oggetto di lavori ovvero delle caratteristiche operative dell'aeroporto.

Esistono tuttavia situazioni nelle quali un intervento di manutenzione, pur non modificando la configurazione finale delle infrastrutture e/o degli impianti a conclusione dei lavori, determina un impatto significativo sulle operazioni (es. lavori che comportino la temporanea variazione delle distanze dichiarate o la modifica delle caratteristiche operative); in tali casi, che possono essere assimilati a "modifiche transitorie", (temporary changes) il Gestore - nell'ambito delle procedure per la gestione dei lavori – effettua tutte le necessarie valutazioni per determinare le implicazioni della modifica temporanea. Il cambiamento transitorio viene valutato con i [Post Holder](#) e le terze parti interessate dal cambiamento e il SCMM sviluppa il relativo [Change Management Report](#) e il [Safety Assessment](#) del periodo transitorio. Nel caso in cui tali modifiche transitorie abbiano impatti sulle procedure del [Manuale di Aeroporto](#) o sugli accordi con terze parti (ENAV, VVF), il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) coordinandosi con altre figure responsabili, valuterà l'emissione di una specifica [Safety Information](#) o di una temporary revision del documento impattato.


2.2.10.2 **Proposta di Cambiamento**

2.2.10.2.1 **Proposta di cambiamento originata da ADR**

Ai fini della presente procedura vengono definite diverse tipologie di cambiamento:

- Infrastrutturale;
- Organizzativo;
- Procedurale/operativo; o
- Una combinazione delle precedenti.

Per ogni tipologia viene definito un Owner del processo, ossia il rappresentante dell'Unità Organizzativa che ha la responsabilità di inizializzare il processo di gestione del cambiamento.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.70
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Tipologia di variazione	Ambito di applicazione	Change owner (CO)
Infrastrutturale	Ogni attività che preveda una modifica alle infrastrutture/impianti che abbia impatto sulla Safety delle operazioni aeromobili Airside .	PH Progettazione PH Manutenzione RPP SCMM**
Organizzativa	Ogni variazione organizzativa che coinvolga la struttura di certificazione del gestore.	HRO/resp funzione
Procedurale/Operativa	Ogni modifica riguardante le procedure o le operazioni che si rifletta in una modifica dei contenuti del Manuale di Aeroporto o suoi allegati e che abbia impatto sulla Safety delle operazioni aeromobili in Airside .*	SCMM/PHs/TM
<p>*: Nel caso di eventuali esigenze operative che determinano dei cambiamenti infrastrutturali, l'attivazione del change Management è di responsabilità del PH Area di Movimento, che potrà essere supportato dal PH Progettazione per la predisposizione degli elaborati necessari.</p> <p>** : SCMM per conto della società/organizzazione esterna.</p>		

Per quanto riguarda i cambiamenti che possano avere un potenziale impatto di **Safety** sulle operazioni di ENAV e VVF, si applica quanto previsto dai specifici Accordi stipulati tra il Gestore e le Parti.

2.2.10.2 Proposta di cambiamento originata da società/organizzazioni esterne


Qualsiasi cambiamento originato da società esterne, che possa avere potenziali impatti sulla **Safety** delle operazioni, deve essere preventivamente comunicato ad ADR dalle società esterne interessate, per permettere al Gestore Aeroportuale di eseguire le valutazioni del caso prima dell'attuazione secondo quanto riportato al par.2.2.10.3. In tali casi sarà cura del **Post Holder** di riferimento, responsabile del cambiamento, attivare il processo di **Change Management** previsto al paragrafo 2.2.10.3.

Per quanto riguarda i cambiamenti originati da ENAV e VVF, che possano avere impatti sulla sicurezza delle operazioni, si applica quanto previsto da specifici Accordi stipulati tra il Gestore e le Parti.


2.2.10.3 Descrizione del processo

Il processo di gestione del cambiamento è articolato nelle seguenti fasi:


FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
1 ----- ATTIVAZIONE	CO sottopone al S&CMM la proposta di cambiamento utilizzando il Form PB.S2.FO2-Modulo CND parte I <i>Nota: L'attivazione del cambiamento è successiva all'avvenuta autorizzazione al cambiamento, ottenuta in accordo alle procedure autorizzative interne ADR ed in accordo alle procure aziendali in vigore.</i>	CHANGE OWNER	Form PB.S2.FO2-Modulo CND parte I
	CO allega tutta la documentazione utile per le valutazioni di Safety		

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.71
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


	CO trasmette l'analisi dei requisiti normativi impattati dal cambiamento (checklist OORB e CS/CB) ed il materiale a supporto della conformità.		
2 ----- LEVEL EVALUATION	S&CMM analizza la proposta di cambiamento	S&CMM	Form PB.S2.FO2-Modulo CND parte II
	S&CMM assegna il livello del cambiamento scegliendo sulla base delle indicazioni riportate in Table 1 Ambito di applicazione della procedura di gestione del cambiamento		
	Nel caso in cui il cambiamento avesse possibili impatti su Stakeholder esterni o esterni, il S&CMM comunica loro tale cambiamento.		Moduli allegati agli Accordi Quadro
3a ----- SAFETY ASSESSMENT	In funzione della tipologia di cambiamento, se ritenuto necessario dal S&CMM, SMS convoca un SAG o un Local Runway Safety Team con gli Enti interni e/o esterni per l'analisi del cambiamento.	SMS/CO	CMR Safety Assessment Form PB.S2.FO2-Modulo CND parte II Verbali SAG
<i>FASE</i>	<i>ATTIVITA'</i>	<i>OWNER</i>	<i>APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE</i>
	In relazione alla complessità del cambiamento, il "Safety assessment" a supporto della stessa, potrà essere di tipo semplificato, integrato direttamente nell'apposito CMR allegando eventualmente materiale a supporto (es. verbale SAG) oppure potrà essere elaborato in un documento dedicato, sottoscritto dal CO, con assegnazione dei livelli di rischio. Nel Safety assessment e/o CMR saranno riportate eventuali limitazioni o condizioni applicabili durante le fasi transitorie del cambiamento. Ulteriori eventuali limitazioni potranno essere gestite nell'ambito della procedura MOV08. (* La valutazione di impatto può essere condotta utilizzando diverse metodologie, da semplici sessioni di brainstorming (es. 'WH Questions' (What - Why - Who - When - Where - How)) fino a sistemi più strutturati, tenendo presente in ogni caso l'importanza della valutazione delle interazioni della modifica proposta con le diverse componenti del sistema, anche in termini di Human Factor (cfr. Modello SHELL).		ACTION PLAN Comitati Safety
	SMS/CO, individua le prescrizioni/azioni di mitigazione e le condivide con gli Enti interni e/o esterni.		
3b ----- COMPLIANCE ASSESSMENT	CM verifica la corretta individuazione dei requisiti normativi impattati dal cambiamento (Checklist OORB e Checklist CS/CB) e materiale supporto della conformità.	CM	CMR Form PB.S2.FO2-Modulo CND parte I Check list
	CM verifica il contenuto degli emendamenti, predisposti dal CO, ai documenti di certificazione impattati dal cambiamento.		
4 ----- GESTIONE E VERIFICA DELLE AZIONI DI MITIGAZIONE	Il CO e gli Stakeholder interni ed esterni si attiveranno per l'implementazione delle prescrizioni/azioni di mitigazione.	CO, STAKEHOLDER	Safety Assessment
	Le prescrizioni di Safety finalizzate alla sottomissione della proposta di cambiamento saranno monitorate dalla funzione SMS. Le azioni inserite nel Follow Up saranno monitorate dalla funzione CM.		

 ADR <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.72
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

<p style="text-align: center;">5</p> <p style="text-align: center;">-----</p> <p style="text-align: center;">EMISSIONE DOCUMENTAZIONE</p>	<p>CM, a chiusura dell'attività di valutazione di Safety e verifica di Compliance produce e sottoscrive il Change Management Report con allegata documentazione di supporto.</p> <p>Il CMR dovrà essere sottoscritto anche dal Change Owner.</p>	CM/CO	Change Management Report
<p style="text-align: center;">6</p> <p style="text-align: center;">-----</p> <p style="text-align: center;">TRASMISSIONE ALL'AUTORITÀ PER NOTIFICA O APPROVAZIONE</p>	<p>SCMM trasmette il CMR + Allegati necessari all'Autorità. Per la gestione del Manuale di Aeroporto e dei suoi allegati si rimanda alla procedura di gestione documentale riportata nella Parte A del MdA.</p> <p>L'invio della proposta di cambiamento avviene tramite Posta Elettronica Certificata ad ENAC-Direzione Operazioni Centro.</p>	SCMM	CMR Safety Assessment Allegati

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.73
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
	<p><u>NOTA: CAMBIAMENTI ORGANIZZATIVI/PROCEDURALI</u> Relativamente ai cambiamenti che hanno impatto sull'organizzazione del Gestore e ai cambiamenti procedurali, il SCMM provvederà all'invio contestuale con il Change Management Report delle parti del MdA e delle procedure impattate dal cambiamento.</p> <p><u>NOTA: CAMBIAMENTI INFRASTRUTTURALI</u> Fermo restando quanto previsto dalle Circolari ENAC APT 21 ed APT 13A, e descritto nella procedura PE.S33.PRO01, che prevede l'inserimento del CMR come allegato nella trasmissione delle diverse fasi progettuali, il SCMM trasmette ad ENAC Direzione Operazioni le comunicazioni relative ai fini della presente procedura in coerenza con il livello del cambiamento.</p> <p>Qualora, nel passaggio da una fase progettuale a quella successiva ovvero nell'ambito di una perizia di variante in corso d'opera, venissero introdotte delle modifiche che producono delle variazioni al Change Management Report, lo stesso dovrà essere aggiornato e trasmesso alla Direzione Operazioni territorialmente competente.</p> <p>A valle dell'approvazione del progetto esecutivo e della realizzazione dei relativi lavori, ovvero sia prima che il change diventi efficace (comunque prima dell'apertura all'esercizio dell'infrastruttura / impianto), il SCMM dovrà trasmettere alla Direzione Operazioni territorialmente competente la documentazione inerente all'effettiva implementazione della modifica (es. richiesta di modifica della Base di Certificazione, modifiche al Manuale di Aeroporto , evidenza della pubblicazione delle pertinenti informazioni aeronautiche, implementazione eventuale attività di training derivante dall'attuazione della modifica, etc.) - in coerenza con quanto prefigurato nel Change Management Form allegato al progetto.</p>		
<p style="text-align: center;">7 ----- EFFETTIVITA' DEL CAMBIAMENTO</p>	<p>Per cambiamenti di livello 1, il cambiamento non può essere messo in atto fino a ricezione ed attuazione del provvedimento approvazione da parte di ENAC-Direzione Operazioni Centro.</p> <p>Relativamente a revisioni del Manuale di Aeroporto (rif. ADR.OR.E.005 (f)), se il cambiamento è necessario alla salvaguardia della sicurezza delle operazioni, questo può essere adottato immediatamente , purché la relativa richiesta di approvazione sia stata inoltrata ad ENAC- DO Centro.</p> <p>Per la gestione del Manuale di Aeroporto e dei suoi allegati si rimanda alla Parte A del Manuale di Aeroporto .</p>	<p>PHe SCMM</p>	<p>TrainingRecords Safety Notice Procedure</p>

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.74
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
	<p>Per cambiamenti di livello2, il cambiamento può essere messo in atto a seguito di avviso di avvenuta ricezione della documentazione da parte dell'Autorità e previa informazione/formazione a tutto il personale interessato dal cambiamento.</p> <p>Per la gestione del Manuale di Aeroporto e dei suoi allegati si rimanda alla procedura di gestione documentale riportata nella Parte A del MdA</p>		

Per quanto concerne le modifiche relative alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, lo sviluppo del progetto sarà valutato al fine di assicurare che la sua implementazione garantisca un livello di sicurezza almeno pari a quello esistente ovvero, per quanto possibile, contribuisca ad un miglioramento delle condizioni preesistenti. Il processo di change infrastrutturale va riferito unicamente ad interventi che, a regime ovvero dopo la conclusione dei relativi lavori, determinano una variazione del layout delle infrastrutture e degli impianti (inclusa l'eventuale introduzione o modifica di ostacoli alla navigazione aerea) e/o una modifica delle caratteristiche operative dell'aeroporto.


Verrà effettuata una valutazione sull'impatto della modifica infrastrutturale e, a supporto della modifica, verrà prodotta la seguente documentazione:

1. A Livello di fattibilità tecnica ed economica /definitivo

- **Change Management Document**, sottoscritto dal Process Owner (Post Holder competente/i per area) e dal Safety & Compliance Monitoring Manager, che individui l'impatto della modifica su:
 - Specifica di Certificazione;
 - Base di Certificazione (CB);
 - equipaggiamenti critici ai fini di Safety;
 - elementi del Management System del Gestore (ADR.OR.D.005(b));
 - operazioni aeroportuali;
 - Manuale di Aeroporto (indicando le sezioni da modificare a seguito della modifica);
 - pubblicazioni aeronautiche (AIP);
 - training (necessità di revisione dei programmi di addestramento);
 - Terze Parti operanti in aeroporto.
- **Compliance Assessment Document**, sottoscritto dal Safety & Compliance Monitoring Manager, che individui le CS applicabili alla modifica specificando se sono necessarie variazioni a flexibility tool già approvati e/o eventuali nuovi ELoS e Special Condition. Dimostrazione di conformità dettagliata per ogni requisito applicabile.

2. A livello di progettazione esecutiva (o definitiva in caso di appalto integrato):

- **Change Management Document** sottoscritto dal Process Owner (Post Holder competente/i per area) e dal Safety & Compliance Monitoring Manager, che individui l'impatto della modifica su:
 - Base di Certificazione (CB);
 - Specifica di Certificazione;
 - equipaggiamenti critici ai fini di Safety;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.75
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

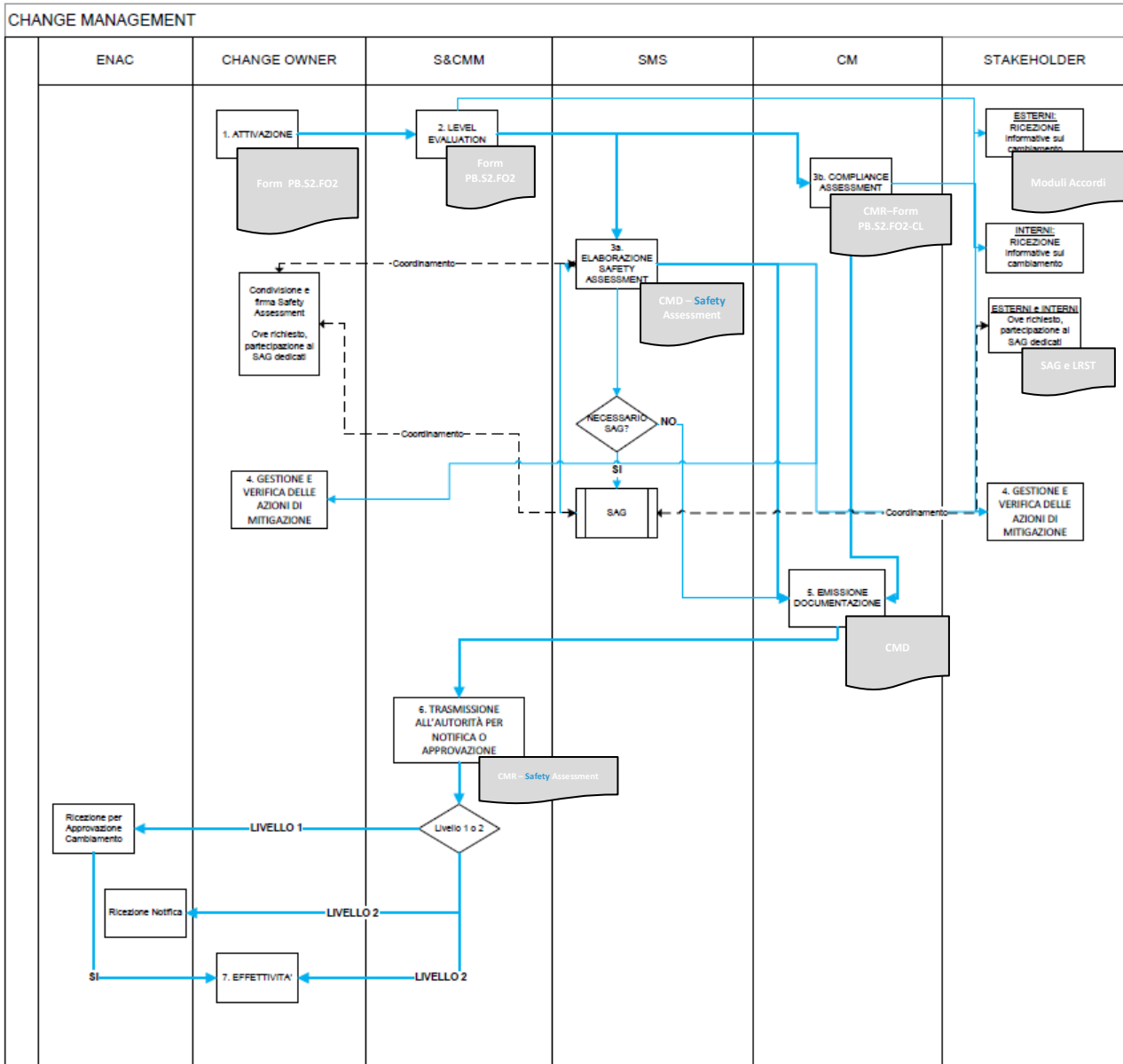
- elementi del **Management System** del Gestore (ADR.OR.D.005(b));
- operazioni aeroportuali;
- **Manuale di Aeroporto** (indicando le sezioni da modificare a seguito della modifica);
- pubblicazioni aeronautiche (AIP);
- training (necessità di revisione dei programmi di addestramento);
- Terze Parti operanti in aeroporto;
- **Compliance Assessment Document** sottoscritto dal **Compliance Monitoring Manager**, che individui le CS applicabili alla modifica specificando se sono necessarie variazioni a flexibility tool già approvati e/o eventuali nuovi ELoS e Special Condition. Dimostrazione di conformità dettagliata per ogni requisito applicabile.
- **Safety Assessment**, sottoscritto dal **Process Owner** della modifica, dal personale del SMS responsabile della valutazione e dal **Safety & Compliance Monitoring Manager** e condotto in coordinamento con le parti interessate. L'assessment è finalizzato - tramite l'identificazione degli eventuali **Hazard** introdotti dalla modifica, la valutazione dei rischi connessi e la relativa mitigazione - a dimostrare che la modifica introdotta determini un livello di **Safety** accettabile e persegua, laddove possibile, l'obiettivo di un miglioramento delle condizioni di **Safety** preesistenti. Le valutazioni si riferiranno all'impatto della modifica una volta consolidata ed alla fase transitoria, ovvero la valutazione dell'impatto dell'area di cantiere.

Tutta la documentazione prodotta verrà inoltrata, congiuntamente al progetto, alla Direzione **Territoriale Lazio** dell'ENAC incaricata della sorveglianza certificazione aeroportuale nonché, in copia, alla Direzione Pianificazione e Progetti, nel caso di progetti di competenza di quest'ultima secondo le attribuzioni definite dalle Circolari ENAC APT 21 ed APT 13A. Ad esito positivo delle valutazioni, effettuate limitatamente agli aspetti organizzativi, gestionali ed operativi descritti nei documenti precitati, la Direzione **Territoriale Lazio** invia il proprio parere al Gestore.

Qualora nel passaggio da una fase progettuale a quella successiva venissero introdotte delle modifiche che producono delle variazioni al **Change Management Document**, lo stesso dovrà essere aggiornato e sottoposto alla valutazione ed approvazione, da parte della Direzione **Territoriale Lazio**, prima dell'inoltro del progetto o della perizia di variante alla struttura di ENAC owner del processo di relativa approvazione.

Resta inteso che per i cambiamenti infrastrutturali/impiantistici non rientranti tra le modifiche che richiedono la preventiva approvazione da parte dell'Autorità ai fini della certificazione di aeroporto ai sensi del Reg.(Ue) n.139/14 (Livello II), dovrà comunque essere seguito l'iter previsto dalla normativa di settore della progettazione.

Il processo è articolato secondo il seguente diagramma di flusso:




Nel caso di change infrastrutturale corredato da progetto che richiede preventiva approvazione da parte dell’Autorità, si rimanda alla fase 6 del paragrafo precedente dove sono indicati i dettagli per una corretta gestione del processo di notifica ed applicazione del cambiamento.

2.2.10.4 *Safety assessment*

Ogni cambiamento di tipo infrastrutturale, procedurale e organizzativo di livello 1 e 2 viene supportato da un *Safety* assessment ove:

- è definita l’interdipendenza con le parti interessate, anche terze, le quali sono coinvolte nel processo di valutazione della sicurezza e nell’eventuale sviluppo congiunto del *Safety* Assessment;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.77
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

- sono definite ed allineate con le terze parti, nel corso di SAG dedicati, i presupposti delle analisi formulate e le misure di mitigazione individuate;
- è riportata una valutazione globale del cambiamento che tiene conto delle possibili interazioni;
- sono elencate le argomentazioni, prove e criteri a sostegno delle valutazioni di sicurezza finalizzate ad un miglioramento del livello di **Safety**;
- sono eliminate o modificate le misure di mitigazione non più necessarie a fronte di cambiamenti che introducono un effetto positivo sui livelli di **Safety**.

In relazione alla complessità della modifica, il **Safety** assessment a supporto della stessa potrà essere di tipo semplificato, integrato direttamente nell'apposito campo del Change **Management** Report. Un **Safety** assessment semplificato viene elaborato seguendo la stessa metodologia dei **Safety** assessment standard focalizzando l'analisi sull'identificazione degli **Hazard**, l'analisi e la valutazione del rischio connesse all'**Hazard**, le azioni di mitigazione e monitoraggio volte ad assicurare i livelli di **Safety** (rif. Federal Aviation Administration "A Guidebook for **Safety** Risk Management for Airports").

In tutti gli altri casi invece nel campo viene inserito il riferimento al documento di analisi del rischio utilizzato (**Safety** Assessment/Risk Assessment).


Il **Safety** Assessment a supporto della modifica prende a riferimento la GM1 ADR.OR.B.040(f) Changes prevedendo al suo interno, ove applicabile:

- l'identificazione dello scopo della modifica;
- l'identificazione degli **Hazard**;
- la determinazione dei criteri di **Safety** applicabili alla modifica;
- la risk analysis relativa ai pericoli o al miglioramento del livello di **Safety** legato al change;
- la valutazione del rischio e, ove necessario, delle mitigazioni a supporto del change;
- la verifica che la modifica sia conforme allo scopo oggetto del **Safety** assessment e che rispetti i criteri di **Safety**, prima di essere introdotta;
- le specifiche dell'attività di monitoraggio eventualmente necessaria al fine di assicurare che l'aeroporto e le sue operazioni continuino ad assicurare i criteri di **Safety** a seguito dell'introduzione della modifica.

Lo scopo del **Safety** assessment include i seguenti elementi:

- l'aeroporto, le sue operazioni, il **Management** e gli elementi umani soggetti alla modifica;
- le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica ed il resto del sistema;
- le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica e l'ambiente operativo;
- il ciclo di vita (lifecycle) della modifica dalla definizione all'operatività;

I criteri utilizzati per i **Safety** assessment sono definiti in accordo alle procedure di **Safety Management** e di change **Management** contenute nel **Manuale di Aeroporto** - Parte B. Laddove possibile (anche in relazione alla disponibilità dei dati), i criteri utilizzati fanno riferimento a livelli di **Safety** accettabili definiti quantitativamente, ovvero a standard riconosciuti e/o codici di condotta, o al livello di **Safety** performance del sistema esistente o di sistemi similari.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.78
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.10.5 **Modalità di invio change ad ENAC**

In tutti i casi la trasmissione ad ENAC- [Direzione Territoriale Lazio](#) viene effettuata tramite posta certificata; per le modifiche che richiedono *prior approval* il gestore inoltra la proposta di Change ed attende l'approvazione formale da parte della Direzione [Territoriale Lazio](#) ENAC prima di rendere effettivo il cambiamento. In caso di modifiche *not prior approval* il gestore inoltra tutta la documentazione a supporto del Change e può procedere contestualmente alla attuazione dell'oggetto del cambiamento.

Ad esempio, in caso di modifiche documentali/procedurali può procedere con l'aggiornamento del [Manuale di Aeroporto](#); in caso di modifiche infrastrutturali può procedere con l'inizio lavori.

In tutti i casi il Change [Management](#) Report contiene:

- Descrizione del cambiamento;
- Evidenza della valutazione del livello del cambiamento;
- Requisiti applicabili alla modifica;
- Valutazione di impatto sulle Terze Parti;
- Impatto della modifica sul [Manuale di Aeroporto](#) e pubblicazione AIP;
- Impatto sul Training Manual;
- [Safety](#) assessment.

2.2.10.6 **Compliance Assessment**

La verifica di [Compliance](#) avviene attraverso l'emissione di una checklist che elenca i requisiti normativi (CS, ADR.OR/OPS, altre norme) applicabili al cambiamento, specificando le modalità con le quali si intende dimostrare la conformità e, qualora necessarie variazioni, inserendo riferimenti a flexibility tool già approvati e/o eventuali nuovi ELoS e Special Condition. Vengono inoltre valutati gli impatti sulla documentazione di certificazione. L'esecuzione di tali verifiche è registrata negli appositi campi del Change [Management](#) Report.

Nel caso in cui l'elaborato progettuale Check-list CS EASA sia emesso dal CO, tale check list non è riportata direttamente nell'apposito campo del Change [Management](#) Report, ma a seguito della verifica dei contenuti, viene inserito il riferimento all'elaborato progettuale.


2.2.10.7 **Rispetto tempistiche in AIP**

Le notifiche di cambiamento che hanno impatto sulle informazioni di aerodromo riportate in AIP sono gestite nel rispetto delle scadenze imposte dall'AISP con apposita circolare AIC.


2.2.10.8 **Modifiche urgenti necessarie nell'interesse della Safety**

Le modifiche urgenti ai contenuti del [Manuale di Aeroporto](#) o suoi allegati necessarie nell'interesse della [Safety](#), possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, purché la relativa richiesta di approvazione sia stata inoltrata ad ENAC Direzione Operazioni.

Nei casi in cui si renda necessaria una modifica al [Manuale di Aeroporto](#) e ai suoi allegati in urgenza, a beneficio dei requisiti di [Safety](#), il Responsabile di processo dopo aver condiviso la modifica con le altre figure responsabili, effettua una comunicazione formale urgente alla lista di distribuzione

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.79
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

(nominated persons della struttura certificata e eventuali parti terze interessate al cambiamento) indicando la modifica da apportare immediatamente al processo oggetto di revisione.

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.80
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

2.2.11 Safety Promotion


Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	9)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(9)	c)	4)
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	11)
IR	ADR.OR.D.027		
IR	ADR.OR.D.027	a)	
IR	ADR.OR.D.027	b)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	2)
IR	ADR.OR.F.045	b)	9)
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(9)	a) b) c)	
IR	ADR.OR.F.060		

La **Safety Promotion** è una componente importante del **Safety Management System (SMS)** e, insieme con la **Safety Policy** e gli obiettivi dell'organizzazione in essa definiti, rappresenta un elemento essenziale per il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza. Attraverso la promozione della sicurezza un'organizzazione propone una cultura che va oltre l'obiettivo finale di evitare incidenti o ridurre il numero, ma suggerisce un modello di comportamento virtuoso per gli operatori e le organizzazioni volto ad attuare le azioni corrette in risposta sia a situazioni normali che di emergenza.

L'ICAO delinea, nell'architettura dell'SMS, la **Safety Promotion** come composta da due elementi principali:

- Comunicazione;
- Formazione.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.81
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Nei successivi paragrafi verranno descritti gli strumenti utilizzati dall'SMS di ADR per promuovere le tematiche di sicurezza mediante strumenti di comunicazione e formazione.

Le attività inerenti la **Safety Promotion** vengono rivalutate annualmente in sede di **Safety Review Board** al fine di assicurare che le stesse rimangano allineate agli obiettivi dell'organizzazione definiti al paragrafo 0.

2.2.11.1 **Comunicazione**

La comunicazione rappresenta una tematica significativa per quanto concerne gli aspetti dell'interazione umana. Essa svolge una funzione fondamentale nel trasporto aereo e in particolare nell'ambito della sicurezza aerea.

La comunicazione in ambito **Safety** ha lo scopo di garantire che il personale sia a conoscenza del sistema di gestione della sicurezza, di trasmettere informazioni critiche di sicurezza, e spiegare perché particolari misure di mitigazione/miglioramento sono adottate o perché procedure siano introdotte o modificate.

Scopo ultimo della comunicazione è anche quello di diffondere e sostenere una **Safety Culture** sugli scali, ovvero una sempre maggiore sensibilità verso le tematiche di **Safety** da parte degli operatori.

A tale scopo nei paragrafi successivi vengono descritti gli strumenti comunicativi utilizzati dall'SMS.

L'impegno al mantenimento dei requisiti di **Safety** sullo scalo viene attuato periodicamente grazie ai comitati di cui alla Sezione 2 – paragrafo 2.1.3 e seguenti.

Il **Safety Management System** dispone di una sezione sul sito www.adr.it e sulla intranet aziendale <https://adronline.sharepoint.com/sites/intranet/Staff/aviationSafetyciampino/> appositamente dedicata alla divulgazione della documentazione inerente la **Safety** ai membri del **Safety Committee**.

Safety Notice


Il **Safety Notice** è un documento redatto dal **Safety Management System** allo scopo di contribuire alla diffusione dell'informativa relativa ad eventi o condizioni di pericolo verificatesi nello scalo di Ciampino onde evitarne il ripetersi. In particolare, viene dato rilievo a quegli eventi i cui fattori scatenanti si siano manifestati con frequenza rilevante, o siano di particolare gravità. Mediante i **Safety Notice** si fornisce informazione principalmente sulle criticità riscontrate nelle operazioni relative all'area di movimento degli aeromobili.

I **Safety Notice**, al fine di garantirne la massima diffusione, sono pubblicati sul sito internet all'indirizzo:

<https://www.adr.it/azn-per-gli-operatori-aeroportuali>.

L'investigatore che ne cura la redazione provvede a inviare il documento ad una lista di destinatari selezionata a seconda dell'oggetto dell'evento e, contestualmente, a pubblicare il documento sul sito.

Gli auditor del **Safety & Compliance Monitoring Management**, in corso di audit, possono controllare la diffusione del documento all'interno delle organizzazioni facenti parte delle liste di distribuzione.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.82
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

La lista dei **Safety Notice** emessi è archiviata presso la cartella di rete del **Safety Management System**.

Safety Learning

Si differenzia dal **Safety Notice** in quanto ha lo scopo di dare un messaggio positivo circa comportamenti, a seguito di eventi, che hanno contribuito ad evitare un incidente/inconveniente.

I **Safety Learning**, a discrezione dell'investigatore, sono compilati a seguito della redazione di un rapporto di investigazione e vengono diffusi a tutti i soggetti i cui dipendenti possono essere soggetti alla stessa tipologia di inconveniente e possono adottare misure di diligente comportamento che si sono riscontrate fondamentali ad evitare il danno. Il **Safety Learning** lavora proattivamente, il **Safety Notice** agisce in correzione e quindi reattivamente.

Al pari dei **Safety Notice**, i **Safety Learning** al fine di garantirne la massima diffusione, sono pubblicati sul sito internet all'indirizzo:

<https://www.adr.it/azn-per-gli-operatori-aeroportuali>.

L'investigatore che ne cura la redazione provvede ad inviare il documento ad una lista di destinatari selezionata a seconda dell'oggetto dell'evento e, contestualmente, a pubblicare il documento sul sito.

Gli auditor del **Safety & Compliance Monitoring Management**, in corso di audit, controllano la diffusione del documento all'interno delle organizzazioni facenti parte delle liste di distribuzione.

La lista dei **Safety Learning** emessi è archiviata presso la cartella di rete del **Safety Management System**.

Campagne di Safety


Al fine di promuovere la sicurezza e aumentare la sensibilità degli operatori aeroportuali sui rischi operativi e le relative modalità di prevenzione, l'SMS promuove campagne di sensibilizzazione su tematiche di **Safety**.

Queste utilizzano differenti modalità di comunicazione al fine di accrescere nella popolazione aeroportuale (o nel personale di volta in volta individuato come destinatario delle campagne stesse) la cultura della **Safety**.

Ogni campagna viene elaborata definendo un tema principale ed un target di personale cui la campagna stessa è rivolta. Sulla base di questi elementi viene elaborata una strategia di comunicazione che può prevedere l'organizzazione di conferenze, incontri formativi, corsi o semplicemente la modalità di diffusione del materiale elaborato sul tema.

Il **Safety Management System** esegue campagne di **Safety** con una frequenza annuale.

La promozione della cultura della sicurezza può prevedere anche lo svolgimento della settimana della **Safety** in cui il **Safety Management System** distribuisce gadget di premio a coloro che, hanno svolto attività in adeguamento agli standard di **Safety** previsti.

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.83
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024

Le campagne di **Safety** del **Safety Management System** sono archiviate nella cartella di rete all'indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA

Disposizione di Safety

La disposizione di **Safety** è un documento redatto dai **Post Holder** pe emanare un requisito da applicare immediatamente a salvaguardia della sicurezza delle operazioni di cui al Regolamento UE 139/14. A tal fine viene compilato dal PH il form Allegato 1 del documento PE.S15.GEN01-Disposizioni di **Safety** e, a seguito della verifica per **Compliance** normativa del SCMM distribuito a tutti i stakeholder interessati con le stesse modalità di distribuzione del documento PE.S15.GEN01-Disposizioni di **Safety**.

2.2.11.2 Formazione

La formazione di **Safety** è assicurata dal Training **Management** ADR attraverso la definizione, il coordinamento e l'implementazione di programmi di addestramento nonché la loro gestione e tracciabilità. Il **Safety & Compliance Monitoring Management**, responsabile della definizione dei contenuti di formazione direttamente collegati al **Safety Management System (Policy, funzione del Sistema di Gestione della Sicurezza, metodologia di Reporting)**, può supportare il Training **Management** nell'identificare interventi correttivi di formazione del personale operativo in base alle risultanze del sistema di Gestione della sicurezza, alle evidenze oggettive registrate nelle valutazioni del rischio, audit e/o rapporti di investigazione. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo 3 del presente Manuale.

Training Notice


Utilizzato per diffondere con tempestività agli istruttori esterni aggiornamenti e variazioni dei contenuti formativi (per esempio in attesa dell'aggiornamento del materiale didattico) o per comunicare particolari focus su cui accentuare l'attenzione durante la formazione. Il Training Notice è emesso dal Training **Management** di ADR che ne cura la redazione, la diffusione e la conservazione.

2.2.11.3 Processo di Pubblicazione documenti di Safety

L'appendice *"Istruzione per la pubblicazione della documentazione nei siti web"* alla presente sezione riporta la Istruzione Operativa seguita dal **Safety Management** al fine di garantire la pubblicazione e divulgazione dei documenti del **Safety Management System** nei siti web appositamente strutturati.

2.2.12 Safety Management System Output

Nell'ambito dei diversi processi propri del **Safety Management System** vengono svolte analisi che determinano azioni di miglioramento e prescrizioni utili alla mitigazione dei rischi individuati ed in generale al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di **Safety**.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.84
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev.17
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	12/04/2024


Tali outcome sono il risultato dei seguenti principali output documentali prodotti dal [Safety Management System](#):

- [Hazard list](#);
- Valutazioni del rischio;
- Rapporti di investigazione;
- [Safety Notices](#);
- Verbali [Safety Committee](#);
- Verbali Emergency Response Committee;
- Verbali [Safety Review Board](#);
- Verbali Local Runway [Safety Team](#);
- Verbali Audit di [Compliance](#) I livello;
- [Safety Promotion](#) (leaflet, poster);
- Report indicatori di [Safety](#) (esposti nel corso dei [Safety Review Board](#));
- Relazioni di cambiamento (Change [Management Report](#));
- Evidenze del [Safety Training](#);

Tutti i documenti elencati vengono elaborati secondo un formato standardizzato per tipologia di output; nell'intestazione viene indicata la data e/o il numero progressivo del documento e nel caso dei verbali dei comitati di [Safety](#) anche i partecipanti specificando l'Ente di appartenenza. Tutti gli output sono soggetti a verifica del [Safety & Compliance Monitoring Manager](#).

I [Safety](#) Output vengono suddivisi per tipologia ed anno di emissione ed archiviati nella cartella di rete all'indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.85
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

2.3 COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.B.050	a)	
IR	ADR.OR.B.050	b)	
IR	ADR.OR.D.005	b)	11)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	c)	1)
IR	ADR.OR.F.045	b)	10)
AMC1	ADR.OR.F.045		

La Società Aeroporti di Roma ha implementato un sistema di monitoraggio a garanzia della oggettiva rispondenza ai requisiti rilevanti del Regolamento UE 1139/2018 e Implementing Rules di cui al Regolamento UE 139/14.

Il processo di monitoraggio ha per oggetto il controllo periodico del mantenimento della conformità a quanto dichiarato negli Operations & Organization Requirement Basis e nella Certification Basis, in conformità all'ordinamento europeo nonché il controllo dell'adeguatezza delle procedure del [Manuale di Aeroporto](#) ad essa correlata.

Il processo di [Compliance Monitoring](#) controlla, inoltre, l'adempimento a quanto stabilito dal Gestore Aeroportuale nei confronti di terzi per il mantenimento dei requisiti di [Safety](#) dell'Aeroporto di Ciampino.


2.3.1 Attività di [Compliance Monitoring](#)

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	2)
AMC2	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)

Le principali attività di [Compliance Monitoring](#) sono:

- Verificare che le procedure del [Manuale di Aeroporto](#) siano conformi alle normative applicabili nell'ambito dei requisiti regolamentari;
- Verificare che le attività siano svolte secondo le procedure in vigore;
- Verificare che le procedure siano adeguate a raggiungere gli obiettivi di sicurezza prefissati;


	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.86
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

- Individuare eventuali aree di debolezza, di rischio e di miglioramento;
- Verificare la conformità del training erogata ai soggetti aeroportuali;
- Monitorare gli aggiornamenti normativi ai fine del mantenimento continuo della **Compliance**;
- Verificare ed aggiornare la 'Organization and Operations Requirements basis' e la 'Certification Basis' nell'ambito del processo di **Management of change**'.
- Verificare la disponibilità, in coordinamento con la valutazione dei rischi del **Safety Management System** e sulla base delle procedure aziendali, di risorse umane adeguate all'espletamento dell'attività prevista;
- Verificare l'efficacia delle azioni correttive derivanti dalle attività di verifica del **Compliance Monitoring**
- Controllare il mantenimento della conformità normativa:
 - o Del Certificato di Aeroporto;
 - o Dei Manuali, procedure e, più in generale, la presenza delle evidenze oggettive relative alle attività svolte in ottemperanza al Regolamento;
 - o Dei requisiti di addestramento previsti;

Il processo di **Compliance Monitoring** si avvale dei seguenti strumenti:

- Audit;
- Inspection;
- Gestione delle Non Conformità.

Gli output delle attività del **Compliance Monitoring** sono comunicati periodicamente all'Accountable Manager in occasione del **Safety Review Board**.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.87
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

2.3.2 Organizzazione del Compliance Monitoring System

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	1)
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(10)		

La responsabilità del **Compliance Monitoring System** è affidata al **Safety & Compliance Monitoring Manager**.

Il **Safety & Compliance Monitoring Management** si avvale di auditor qualificati garantendo che audit/inspections sono sempre svolti da personale non coinvolto nel processo/procedure di verifica.

2.3.2.1 Requisiti di neutralità

Gli auditor del **Safety & Compliance Monitoring Management** verificano processi e relativa documentazione in cui non sono coinvolti.


Il controllo del processo del **Compliance Monitoring** viene garantito da un audit biennale di terza parte effettuato da soggetto indipendente.

Gli auditor del **Compliance Monitoring** hanno accesso a:

- tutta la documentazione aziendale;
- la documentazione delle contracted activities utile alla verifica del mantenimento della conformità rispetto al Regolamento europeo;
- tutte le evidenze/risultanze degli Audit eseguiti da terza parte.

Analogamente hanno accesso a tutte le aree delle organizzazioni operanti in **Airside** sull'aeroporto di Ciampino ivi incluse compagnie aeree, appaltatori e subappaltatori di ADR. I responsabili delle aree auditate hanno l'obbligo di collaborare con l'auditor evitando comportamenti ostruzionistici.

I responsabili delle aree auditate hanno altresì l'obbligo di fornire l'accesso alla documentazione eventualmente richiesta dall'auditor.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.88
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024


2.3.2.2 Riferimenti Normativi del *Compliance Monitoring*

Di seguito un elenco non esaustivo, dell'impianto normativo utilizzato dal *Compliance Monitoring* per i propri controlli:

- Regolamento UE 1139/2018;
- Implementing Rules Regolamento 139/14;
- Fonti di diritto primario nazionali in materia di *Safety*;
- Fonti di diritto secondario nazionale in materia di *Safety*;
- Procedure del *Manuale di Aeroporto*;
- Disposizioni aeroportuali in materia di *Safety*;
- Organization & Operations Requirements basis;
- Certifications Basis.

2.3.2.3 Definizioni e Acronimi

<i>Azione Correttiva</i>	Azione volta a rimuovere (o a mitigare sensibilmente) le cause che hanno generato una non conformità.
<i>Azione Preventiva</i>	Azione volta a rimuovere le cause di una potenziale non conformità.
<i>Azione di Contenimento</i>	Azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata.
<i>Check List</i>	Sequenza di verifiche avente lo scopo di analizzare un processo mediante esame della documentazione, osservazione diretta delle operazioni e interviste agli operatori.
<i>Follow Up</i>	Verifica di efficacia di un'azione correttiva/di mitigazione.
<i>Process Owner</i>	Responsabile del Processo oggetto di verifica. Nel caso di un processo interno al Gestore Aeroportuale il <i>Process Owner</i> si identifica nel <i>Post Holder</i> dell'area interessata.
<i>Root Cause</i>	<p>Causa radice di un evento/non conformità. È individuata tramite un'analisi metodologica (Root Cause Analysis) dei processi a monte dell'evento/non conformità.</p> <p>L'analisi della causa radice consiste nell'individuare l'aspetto del processo che effettivamente ha causato la Non Conformità. Effettuare una corretta analisi della root cause è fondamentale per scoprirne la causa all'origine, comprendere appieno come correggerla e trovare un rimedio alle problematiche emerse. Identificare le lessons learnt è fondamentale per evitare il ripetersi degli eventi ed ottenere risultati positivi. Una corretta Root Cause</p>

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.89
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

	<p>Analysis può essere effettuata applicando i metodi più comuni tra cui: brainstorming, 5 why's, fishbone diagram.</p> <p>In un'ottica di d.005 continuo tale fase è determinante nel definire successivamente un'azione correttiva efficace.</p>
--	--

2.3.3 Gestione della conformità

La conformità ai requisiti del Regolamento (EU) 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14 Part-ADR.OR, Part-ADR.OPS e Certification Specification, è gestita attraverso la compilazione e il controllo continuo di appositi file denominati :

- Check-list OORB (Organization & Operations Requirements Basis);
- Check-list CS (Certification Specification);

L'aggiornamento delle Check List viene effettuato:

- per le Check list OORB, dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) in riferimento ad un processo di [Change Management](#) (Rif. MDA Parte B Sez.2) e/o come conseguenza delle attività di verifica quali investigation/audit e/o laddove venga ravvisata una modifica nei termini di rispondenza presenti nella Check List;
- per le Check list CS, dal PH PRO e dal record keeper competente a seguito delle modifiche infrastrutturali introdotte. Entro 30 giorni dalla ricezione degli as-built, il PH PRO provvederà all'aggiornamento della parte C del [Manuale di Aeroporto](#) e delle eventuali monografie.

È responsabilità delle strutture organizzative dei [Post Holder](#) competenti per i processi individuati (di cui alla parte B del [Manuale di Aeroporto](#)) assicurare la comunicazione al [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) della documentazione necessaria a fornire evidenza della conformità ai requisiti di propria competenza, qualora nell'ambito delle proprie attività venga ravvisata una modifica nei termini di rispondenza presenti nella Check List e/o a seguito di comunicazione di un Post Holder.

2.3.3.1 Check-list OORB e CS


Le check-list di rispondenza all'Annesso III- Part Organisation Requirements e all'Annesso IV Operations Requirements del Regolamento UE 139/2014 nonché alle Certification Specification, fornisce per ogni punto norma la rispondenza al requisito e i metodi di rispondenza e le evidenze/i riferimenti necessari per sostanziare tale rispondenza.

Le check list sono costituite da file excel archiviato in una cartella dedicata del server del [Safety and Compliance Monitoring Manager](#). Alla Cartella hanno accesso anche [Post Holder](#) e [Deputy](#).

2.3.3.2 Metodi di rispondenza

Per metodo di rispondenza si intende il metodo che il Gestore utilizza al fine di dimostrare la conformità alla prescrizione del regolamento.

I metodi normalmente utilizzati dal Gestore aeroportuale per le Organization and Operations Requirements Basis sono:

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.90
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

- Procedure;
- Istruzioni operative;
- Manuali;
- Piani operativi;
- Check-list;
- Organigrammi;
- Procedure aziendali e altri documenti societari;
- Software di gestione

e correlata documentazione atta a dimostrare la corretta applicazione di quanto contenuto nei documenti principali o negli ausili informatici di gestione.

I metodi normalmente utilizzati dal Gestore aeroportuale per le Certification Specification sono:

- Procedure;
- Manuali Tecnici;
- As Built;
- Indagini tecniche;
- Perizie Tecniche;
- Foto altimetria;

e in generale tutta la documentazione tecnica identificata e gestita atta ad attestare la conformità a quanto prescritto dal Regolamento.

2.3.3.3 **Archivio delle evidenze di conformità (data collection)**

Tutte le evidenze atte a supportare la rispondenza al Regolamento (EU) 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/2014 Part-ADR.OR, Part-ADR.OPS e Certification Specification sono archiviate dal [Safety & Compliance Monitoring Manager](#) in una apposita cartella denominata "DATA COLLECTION" del server del [Safety and Compliance Monitoring Manager](#). Alla Cartella Hanno accesso anche [Post Holder](#) e [Deputy](#).

È responsabilità delle strutture organizzative dei [Post Holder](#) competenti per i processi individuati (di cui alla parte B del [Manuale di Aeroporto](#)) fornire al SCMM la documentazione da inserire nella cartella.


2.3.3.4 **Gestione delle deviazioni**

Quando il responsabile del processo rilevi una non conformità alle CS, o agli Organization & Operations Requirement del [Reg. UE 139/2014](#), dovrà attenersi a quanto disciplinato nella procedura "Gestione delle deviazioni e dei metodi alternativi di rispondenza" di cui alla Sezione 0 - Appendice 2.

2.3.4 **Audit schedule**

Riferimenti Normativi

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.C.020		
IR	ADR.OR.C.020	a)	

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.91
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

IR	ADR.OR.C.020	b)	
IR	ADR.OR.C.020	c)	
AMC1	ADR.OR.C.020 (b)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	3)
IR	ADR.OR.F.035		

L'Audit schedule è il programma di verifiche di monitoraggio della **Compliance** che viene definito dal **Safety & Compliance Monitoring Manager** con una frequenza biennale ed ha lo scopo di:

- assicurare che ADR e i soggetti privati rimangano in linea con gli standard nazionali ed internazionali previsti per la tutela della **Safety** in ambito aeroportuale (ad esclusione della sicurezza del volo e della sicurezza e salute dei lavoratori in conformità al Dlgs 81/2008, gestita da altri organi competenti in materia);
- che le operazioni aeroportuali siano svolte in conformità agli standard di **Safety** previsti sullo scalo;
- identificare le opportunità di miglioramento;
- dimostrare all'Accountable Manager, all'Autorità nazionale e alla Società di Holding che sono in atto l'adeguato monitoraggio e misurazione dei processi, che c'è conformità e che l'efficacia è evidente.

Il Piano biennale, può subire delle modifiche imputabili a focus che si rendono necessari a seguito di segnalazioni di eventi e/o valutazione del rischio nell'ambito del **Safety Management System**, o di esiti di audit passati che possono rappresentare il rischio di una mancanza di conformità a un requisito oppure di non conformità di livello 1 che richiedono di essere controllate con una frequenza maggiore.


Il Piano biennale deve essere coerente con il piano di sorveglianza e monitoraggio dell'Autorità Competente.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** garantisce la verifica di tutti i processi di cui alla matrice seguente entro 12 mesi dalla conversione del Certificato di Aeroporto comprese le contracted activities associate ai processi.

Il Piano degli audit viene condiviso in **Safety Review Board**.

Successivamente viene trasmesso a:

- **Post Holder** (audit/inspection di I parte) che saranno poi responsabili della diffusione di tale informazione all'interno delle proprie strutture;
- Responsabili delle società esterne ad AdR, (audit/inspection di II parte);
- ENAC Direzione Sistema Aeroporti Lazio e ENAC Direzione Operazioni (team di sorveglianza).

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.92
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

Nel caso di variazioni significative sarà inviato un aggiornamento ai destinatari precedentemente citati.

Sono esclusi dagli audit del **Compliance Monitoring** i processi certificati direttamente dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile o altro Organo competente, con cui il Gestore ha stilato un accordo in ottemperanza al considerando 8 del Regolamento (CE).

Processo	Audit	Oggetto di audit	Funzioni Interne
Manutenzione, Progettazione, funzionamento	I e II Parte	Conformità alla Parte C del MdA	Post Holder, Training Manager, Human Resorces
	I e II Parte	Conformità alla Parte D del MdA	Post Holder, Training Manager, HRO, SVS
Organizzazione, Gestione e Addestramento	I, II Parte	Conformità alla Parte E del MdA	Post Holder, Training Manager, HRO, SVS, Contracted activities, Prestatori dei Servizi di assistenza a terra
	I, II Parte	Parte A del MdA	
	I, II Parte	Parte B del MdA	
Mantenimento requisiti di certificazione	I e II Parte	Certification Basis	
	I e II Parte	Organization & Operations Basis	

2.3.4.1 Audit

L'Audit è un processo di verifica programmata avente lo scopo di:


- Verificare la **Compliance** delle procedure di processo con i requisiti cogenti (Regolamento UE, Circolari ENAC);
- Verificare la **Compliance** del processo con le procedure che lo governano;

Si distinguono due tipologie di Audit:


- Audit I Parte: interessa i processi interni al Gestore Aeroportuale;
- Audit II Parte: interessa sia i fornitori, non certificati dall'Autorità Nazionale, che operano sotto la diretta responsabilità del Gestore Aeroportuale sia i processi dei soggetti terzi che operano in **Airside** e certificati dall'Autorità Nazionale.

Indipendentemente dalla tipologia, le attività di Audit si articolano come segue:

Owner	Attività
Audit Team Leader	<ul style="list-style-type: none"> ○ Convoca la riunione iniziale (<i>Briefing</i>) durante la quale illustra l'Agenda dell'Audit e concorda con il Process Owner i tempi e le modalità di esecuzione delle verifiche al fine di ottimizzare il coordinamento con le attività operative;

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.93
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Esegue verifiche documentali, operative e interviste; ○ Raccoglie le evidenze necessarie a comprovare le verifiche eseguite; ○ Convoca la riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>) durante la quale illustra i risultati della verifica e gli eventuali rilievi; ○ Sottoscrive il Verbale di Audit.
Safety & Compliance Monitoring Manager	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sottoscrive il verbale di Audit; ○ Comunica formalmente al Process Owner i rilievi scaturiti dall’Audit, specificando i termini di chiusura delle azioni richieste.
Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> ○ Partecipa alla riunione iniziale (<i>Briefing</i>); ○ Fornisce assistenza durante le attività di verifica; ○ Partecipa alla riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>); ○ Sottoscrive il Verbale di Audit, per condivisione, dopo averne appreso le conclusioni e gli eventuali rilievi, compresi i termini di definizione delle azioni.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.94
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

2.3.4.2 *Inspection*


L'Ispezione è una verifica non programmata, la cui esecuzione non è nota al personale in servizio.



Owner	Attività
Safety & Compliance Monitoring Manager	<ul style="list-style-type: none"> ○ Assegna l'attività di Ispezione ad un Auditor qualificato o lo svolge in prima persona; ○ Verifica i risultati del Rapporto di Ispezione (se svolti da auditor) e/o formalizza al Process Owner il Rapporto di ispezione allegando eventuale richiesta di azioni.
Auditor	<ul style="list-style-type: none"> ○ Definisce una check list sulla base dello scopo dell'Ispezione. A titolo esemplificativo l'Auditor può prendere in considerazione: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Risultati di audit precedenti; ➤ non conformità registrate; ➤ segnalazioni precedenti; ➤ rilievi effettuati da Enac; ○ Programma le attività di Ispezione, assicurandosi che non abbiano impatto sul normale svolgimento delle operazioni, e che siano compiute nel massimo rispetto delle persone eventualmente coinvolte. <ul style="list-style-type: none"> ○ Al termine delle attività prepara un Rapporto di Ispezione e lo invia al Safety & Compliance Monitoring Manager (se auditor non Safety & Compliance Monitoring Manager);

Turnaroud inspection

Le verifiche sul corretto svolgimento delle attività di Turnaround e l'applicazione delle relative disposizioni di **Safety**, vengono effettuate attraverso le Turnaround Inspection con frequenza settimanale. Tali inspection sono svolte secondo le modalità sopra descritte e compilando la relativa *Checklist* (di seguito riportata a titolo esemplificativo) che verifica le seguenti fasi:


- arrivo dell'aeromobile;
- attività di marshalling;
- operazioni di refuelling;
- responsabilità in capo all'Handler coinvolto;
- partenza dell'aeromobile.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.95
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

  INSPECTION TURN AROUND CHECKLIST							ID Inspection		
							XX.24		
REFERENCE									
DATA	STAND	STA/ATA	STD/ATD	AIRLINE/HANDLER <input type="checkbox"/> AV.COMM-CARGO <input type="checkbox"/> AV.GEN	ARR/DEP FLIGHT NUMBER	A/C TAIL	A/C		
No.	Rif.	QUESTIONS					C	NC	N/A
PRE-FLIGHT OPERATION									
1.1	DDS 3.2.3	Il Prestatore/Autoprodotto dispone le risorse (uomini, mezzi e attrezzature), adeguate in numero e qualifica, e nella tempistica adeguata, ai fini dell'accesso dell'A/M in sicurezza in Piazzola.							
1.2	DDS 3.2.12	È fatto obbligo a chiunque acceda all'area Airside di indossare dispositivi alta visibilità.							
1.3	DDS 3.1.4	È fatto obbligo a tutti gli operatori di rispettare il divieto di fumo (comprese sigarette elettroniche) in Airside e a bordo dei propri mezzi.							
1.4	DDS 3.3.6	È fatto assoluto divieto di sosta e fermata: <ul style="list-style-type: none"> • sulla viabilità veicolare (esclusi i veicoli adibiti al traino aeromobili); • sulle Aircraft Stand, Taxilane e Apron Taxiway; • sui piazzali di servizio di pertinenza dei mezzi di soccorso/emergenza (piazzale Vigili del Fuoco, ecc.); • laddove esista un divieto di sosta evidenziato da specifica segnaletica verticale e/orizzontale; • ostacolando uscite di sicurezza e vie di esodo, presidi antincendio ed estintori, locali tecnici; • su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità; 							
1.5	DDS 3.2.4	Il Prestatore/Autoprodotto deve accertarsi che la piazzola stessa, nelle aree delimitate di manovra, sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere.							
1.6	MdA_PE.S14.MO FTM 4.3.1	Il Prestatore/Autoprodotto/Marshaller organizza l'attività recandosi presso l'aerea di parcheggio del primo aeromobile in arrivo.							
1.7	MdA_PE.S14.MO FTM 4.3.1	L'operatore marshaller è dotato di tutti i dispositivi di protezione e alta visibilità in dotazione, comprese le bacchette di segnaletica notturne/diurna.							
1.8	MdA_PE.S14.MO FTM 4.3.1	L'operatore marshaller deve: <ul style="list-style-type: none"> • Ispezionare visivamente lo stato della pavimentazione per verificare che la stessa sia priva di avvallamenti e/o depressioni, buche e lesioni. • Accertarsi che l'area di parcheggio sia sgombra da FOD, mezzi e/o uomini e che non vi siano infrastrutture sensibili, cantieri, operatori e mezzi nell'area interessata da eventuale jet blast. 							

TURN AROUND OPERATIONS				
2.1	DDS 3.2.13	È vietato avvicinarsi agli aeromobili, se non per ragioni strettamente operative. L'avvicinamento, qualora consentito, dovrà avvenire a luci anticollisione spente salvo per il personale tecnico/operativo che per mansione ha tali esigenze.		
2.2	DDS 3.2.13	I veicoli, il personale addetto all'Handling e le attrezzature non devono entrare nell'ERA/ASA, fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anticollisione, e siano stati messi i tacchi.		
2.3	DDS 3.2.5	I tacchi e i coni dovranno essere apposti non appena l'a/m blocca in piazzola, ovvero non appena il comandante inserisce il parking-brake, che può essere rimosso solo in presenza dei tacchi stessi. Nessuna attività di assistenza deve essere iniziata prima che siano stati apposti i tacchi e coni, e che siano spente le luci anticollisione.		
2.4	DDS 3.2.9	I Prestatori/Autoproductori devono garantire la protezione dei passeggeri durante le operazioni di sbarco: • Ponendo i coni o dispositivi equivalenti a protezione delle parti dell'aeromobile che rappresentano un rischio per le persone; • Controllando a vista che i passeggeri seguano il percorso prestabilito, con particolare cura nel controllo che gli stessi non passino sotto le ali dell'aeromobile, vicino ai motori e alle eliche e restino fuori dalla zona di sicurezza se è in corso il rifornimento.		
2.5	DDS 3.2.9	I Prestatori/Autoproductori devono garantire la protezione dei passeggeri durante le operazioni di imbarco: • Ponendo i coni o dispositivi equivalenti a protezione delle parti dell'aeromobile che rappresentano un rischio per le persone; • Controllando a vista che i passeggeri seguano il percorso prestabilito, con particolare cura nel controllo che gli stessi non passino sotto le ali dell'aeromobile, vicino ai motori e alle eliche e restino fuori dalla zona di sicurezza se è in corso il rifornimento.		
2.6	DDS 3.2.22	A seguito dello spegnimento delle anticollision light dell'aeromobile, i veicoli elevabili (scala, nastri, de-icer, ambulift ecc.) sono autorizzati a sollevare le piattaforme mobili solamente dopo aver raggiunto la corretta posizione di accosto all'aeromobile		
2.7	DDS 3.2.23	I veicoli elevabili non sono autorizzati a circolare con piattaforma elevata. I veicoli che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile.		
2.8	DDS 3.2.24	Dopo aver utilizzato un veicolo operativo elevabile, il conducente, prima di abbassarlo, ha l'obbligo di verificare che ci sia una sufficiente distanza di sicurezza dall'aeromobile, e da altri veicoli e/o operatori.		
2.9	DDS 3.2.16	È vietato lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile.		
2.10	DDS 3.2.17	La sosta del veicolo è consentita sottobordo per il solo personale dedito alle operazioni di assistenza aeromobile. In caso di sosta sottobordo è obbligatorio: • spegnere il motore; • inserire la marcia; • inserire il freno di parcheggio; • lasciare la chiave di accensione inserita; • chiudere le portiere dei mezzi, ma non a chiave.		
2.11	DDS 2.2.3	Ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato di una autorizzazione alla circolazione in Airside (ACA) che deve essere esposta e visibili. Inoltre, ogni mezzo e attrezzatura circolante dovrà essere dotato, ove previsto, di l'LPM (Lasciapassare Permessi Mezzi in Airside) che dovrà essere sempre esposto e visibile.		
2.12	DDS 3.2.15	I movimenti all'interno dell'ASA, intorno agli aeromobili parcheggiati, devono avvenire con la necessaria cautela nel rispetto dei limiti di velocità prescritti: a passo d'uomo.		

2.13	MdAE_MOV 18 7.1.1	Il rifornimento non può essere eseguito in assenza del Responsabile del Rifornimento.			
2.14	MdAE_MOV 18 7.1.1	Il rifornimento non può essere eseguito se i dispositivi antincendio previsti non sono utilizzabili per avaria o per indisponibilità.			
2.15	MdAE_MOV 18 7.1.1	Il rifornimento non può essere eseguito in presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso			
2.16	MdAE_MOV 18 7.1.1	Le operazioni di rifornimento devono essere eseguite nel piazzale all'interno delle aree ERA/ASA appositamente individuate ed attrezzate con presidi antincendio.			
2.17	MdAE_MOV 18 7.1.1	Durante le operazioni di rifornimento deve prevedersi intorno all'aeromobile una zona di sicurezza costituita da un'area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento.			
2.18	MdAE_MOV 18 7.1.1	Nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, deve trovarsi all'interno della zona di sicurezza			
2.19	MdAE_MOV 18 7.1.1	Il mezzo per il rifornimento deve essere presidiato da personale necessario ad assicurare il rapido allontanamento.			
2.20	MdAE_MOV 18 7.1.1	Devono essere sempre disponibili adeguate vie di fuga per l'allontanamento del mezzo di rifornimento.			
2.21	MdAE_MOV 18 7.1.1	Durante il rifornimento, i motori dell'aeromobile (APU escluso) devono essere spenti			
2.22	MdAE_MOV 18 7.1.1	Durante il rifornimento dell'aeromobile, i mezzi di assistenza e le attrezzature devono essere posizionate in modo tale da: - Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso ed antincendio; - Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile; - Consentire il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento;			
2.23	MdAE_MOV 18 7.1.1	I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala, salvo quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo strettamente necessario alle operazioni.			
2.24	MdAE_MOV 18 7.1.1	La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala.			
2.25	MdAE_MOV 18 7.1.1	Le attrezzature utilizzate per la manutenzione non devono sostare a meno di 3 metri dagli sfiati dell'impianto combustibile dell'aeromobile.			
2.26	MdAE_MOV 18 7.1.1	Tutti i mezzi rifornitori operanti nella zona di sicurezza devono essere muniti di estintori in perfetta efficienza.			
2.27	MdAE_MOV 18 7.1.1	Divieto, di qualsiasi rifornimento di carburante, o interruzione di quelli in corso, in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei VVF.			
2.28	MdAE_MOV 18 7.3.1	Rifornimento carburante con passeggeri a bordo: Divieto di rifornimento carburante su piazzole non idonee. Divieto di rifornimento carburante contemporaneo su due piazzole contigue.			
2.29	MdAE_MOV 18 7.3.1	Divieto di rifornimento con condizioni di bassa visibilità.			
2.30	MdAE_MOV 18 7.3.1	Divieto di rifornimento degli aeromobili fino a 20 posti			

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.98
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

	MdAE_MOV 18 7.3.3	Deve essere garantita la presenza: - a bordo, di una persona qualificata in grado di avviare le procedure di emergenza (evacuazione dell'aeromobile e comunicazione all'Ente ATS); - a terra, di un supervisore delle operazioni di rifornimento: Tale figura assolve ai compiti attribuiti al "responsabile del rifornimento" Qualora il ruolo di Responsabile del Rifornimento sia affidato al Comandante dell'aeromobile (o ad altro membro dell'equipaggio di condotta) che resta a bordo, l'Operatore Aereo può assegnare le stesse a persona dei Prestatori dei Servizi di assistenza a terra (Handler), con l'esclusione del personale dell'Handler rifornitore.			
2.19	MdAE_MOV 18 7.3.1	L'imbarco/sbarco di passeggeri con ridotta mobilità, tramite mezzo "Ambulift", sullo stesso lato dell'aeromobile ove avvengono le operazioni di rifornimento, è consentito purché siano prese le precauzioni di seguito riportate: - sia prevista dall'Operatore Aereo la procedura di evacuazione dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'aeromobile in caso di emergenza; - sia prevista da ADR Assistance la procedura di trasporto e riprotezione in zona sicura dei passeggeri e del personale a bordo dell'ambulift, al momento dell'emergenza.			

RELEASE					
3.1	DDS 3.2.24	Dopo aver utilizzato un veicolo operativo elevabile, il conducente, prima di abbassarlo, ha l'obbligo di verificare che ci sia una sufficiente distanza di sicurezza dall'aeromobile, e da altri veicoli e/o operatori.			
3.2	DDS 3.2.6	Al termine dell'utilizzo, ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà lasciare la piazzola, comprese le aree contigue, completamente sgombra da materiali, carrelli e automezzi di qualsiasi genere, e in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata per il volo successivo.			
3.4	DDS 4.6.27	Prima dell'inizio delle operazioni di push back gli aeromobili dovranno attivare le luci anticollisione.			
3.5	DDS 4.6.29	Gli operatori alla guida del trattore di push back che effettuano la manovra di spinta aeromobile, devono seguire la segnaletica orizzontale di "guida al push back", ove prevista.			
3.6	DDS 4.6.30	La manovra di push back non deve oltrepassare la segnaletica orizzontale di "End of Push", ove prevista.			

L'obiettivo di tali ispezioni è la verifica sistematica dell'applicazione delle disposizioni di **Safety**, in particolare prevedono la:


- contestazione immediata dei Findings riscontrati e attivazione delle procedure necessarie per l'immediata risoluzione o sospensione attività (ADR/SOC);
- registrazione su Checklist di tutti i Findings riscontrati (ADR/Compliance Auditor);
- registrazione e Gestione dei Findings in accordo alle procedure di ADR/Compliance Monitoring;
- emissione, quando necessario, dei GSR secondo le modalità previste.

2.3.4.3 Contracted activities

Ogni Post Holder/Process Owner, nell'ambito delle proprie responsabilità:

- definisce le attività che necessitano il ricorso a Ditte esterne e le specifica all'interno delle proprie procedure operative;
- definisce i requisiti tecnico/operativi che devono essere soddisfatti;
- gestisce il contratto con la Ditta appaltatrice;

I requisiti normativi applicabili sono definiti all'interno dei documenti allegati ad ogni contratto.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.99
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

Il processo di accesso all'albo dei fornitori ADR garantisce una verifica preliminare circa l'adeguatezza del fornitore in termini di autorizzazioni, capacità e competenza del personale, ed ogni altro requisito sia stato delineato dal gestore contrattuale nei documenti allegati al contratto.

Il **Compliance Monitoring** riceve dai singoli Post Holder/Responsabili di processo, l'elenco dei processi interessati e i corrispondenti riferimenti contrattuali. L'attività di verifica di conformità sulle contracted activities viene effettuata durante l'esecuzione degli Audit di I parte.

In tale occasione il Team Leader esegue una verifica da check list su tutte le contracted activities interessate dal processo. In base alla criticità dell'attività data in appalto, la verifica può avvalersi di diversi strumenti, di cui segue un elenco non esaustivo:


- Verifica documentazione contrattuale (contratto, capitolato speciale d'appalto, specifica tecnica);
- Verifica dei manuali operativi del fornitore;
- Interviste al personale della Ditta;
- Verifiche operative a campione;
- Audit on site;
- Verifica dei contratti in essere con le Ditte in subappalto;

L'elenco aggiornato delle contracted activities è mantenuto all'interno dell'Audit Schedule.


2.3.4.4 **Audit Esterni**

Il **Compliance Monitoring** può avvalersi di soggetti terzi (enti certificatori, società di consulenza, laboratori di test e analisi) per l'esecuzione delle attività di verifica, siano esse programmate o non. Una volta completate le attività di verifica, le risultanze vengono condivise e gestite analogamente a quelle effettuate direttamente dal **Compliance Monitoring**.

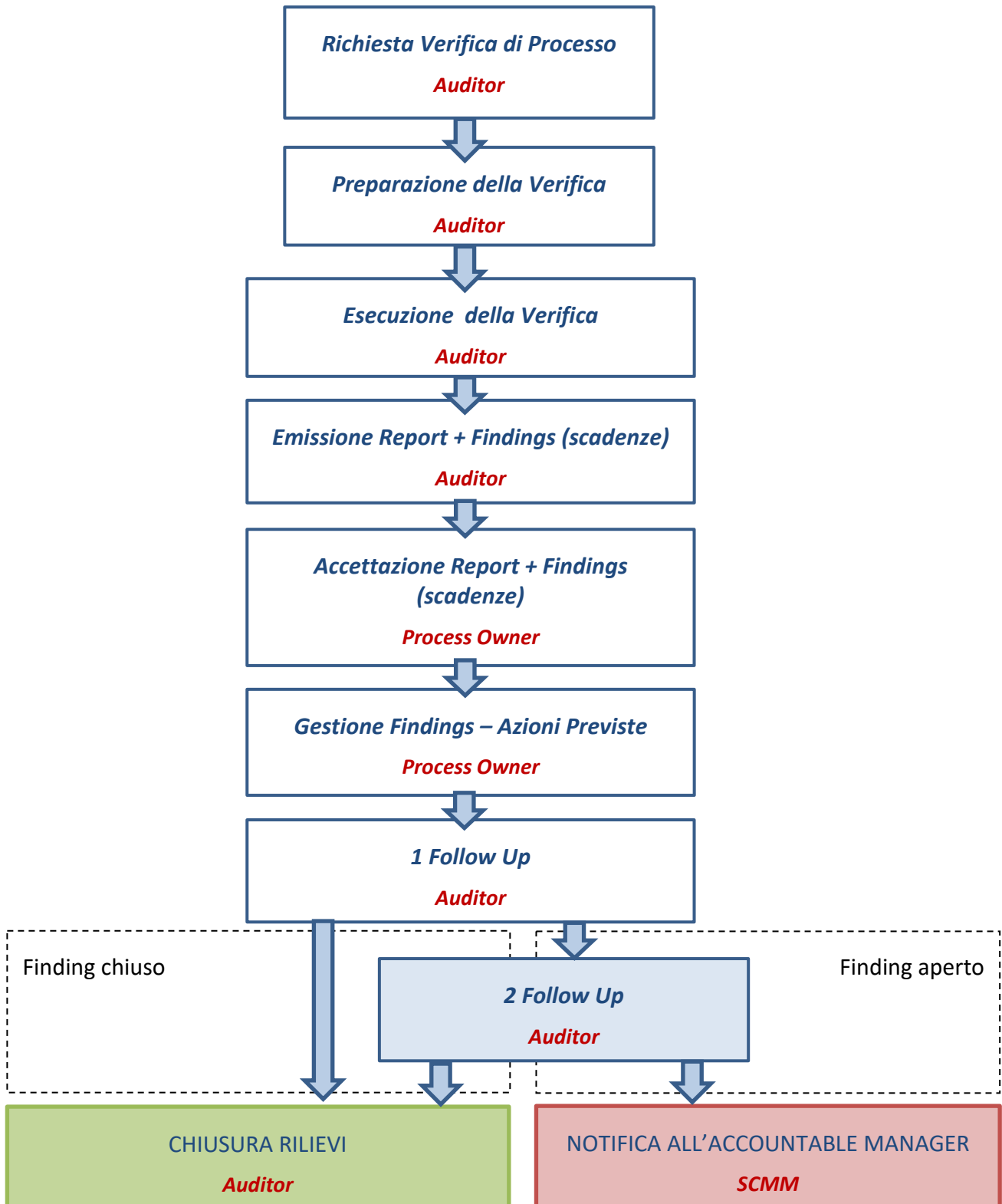
Sono assegnate a soggetti terzi anche le attività di verifica eseguite, per conto dell'Accountable Manager, sulla funzione **Safety and Compliance Monitoring**.


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.100
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

Owner	Attività
Safety & Compliance Monitoring Manager	<ul style="list-style-type: none"> ○ Convoca, su input del Team Leader, la riunione iniziale (<i>Briefing</i>); ○ Durante il Briefing concorda insieme al Team di Audit l'Agenda, definendo con il Process Owner i tempi e le modalità di esecuzione delle verifiche al fine di ottimizzare il coordinamento con le attività operative; ○ Affianca il Team di Audit durante le verifiche; ○ Convoca la riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>); ○ Comunica formalmente al Process Owner i rilievi scaturiti dall'Audit, specificando i termini di chiusura delle azioni richieste; ○ Gestisce le Non Conformità e il Follow Up analogamente a quanto avviene per i rilievi derivanti dalle verifiche interne.
Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> ○ Partecipa alla riunione iniziale (<i>Briefing</i>); ○ Fornisce assistenza durante le attività di verifica; ○ Partecipa alla riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>); ○ Gestisce le Non Conformità analogamente a quanto avviene per i rilievi derivanti dalle verifiche interne.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.101
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

Flow chart processo Audit e Inspection




	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.102
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024


2.3.4.5 Gestione delle Non Conformità

Classificazione dei Rilievi

<i>Findings</i>	<i>Definizione</i>	<i>Azione di Contenimento</i>	<i>Definizione Azione Correttiva</i>	<i>Implementazione azione correttiva</i>	<i>Richiesta estensione azione correttiva</i>	<i>Notifica AM</i>
Livello 1	Viene emesso quando è riscontrata una non conformità significativa rispetto a politiche, procedure e requisiti normativi applicabili, che comporti un abbassamento dei livelli di Safety .	Immediata	Immediata	Entro 20gg	NA	Alla scadenza se non chiusa.
Livello 2	Viene emesso quando è riscontrata una non conformità significativa rispetto a politiche, procedure e requisiti normativi applicabili, che potrebbe abbassare i livelli di Safety .	Entro 30gg	Entro 30gg	Entro 90gg	Entro 180gg dalla emissione rilievo	Alla scadenza se non chiusa.
Livello 3 (Osservazione)	Tutti gli altri casi di non conformità non classificabili come livello 1 o 2	NA	Entro 60gg	Entro 180gg	Entro 1 Anno (o Audit Successivo) dalla emissione rilievo	NA
	Viene riscontrata una potenzialità di miglioramento	NA	NA	NA	NA	NA

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.103
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

Owner	Attività
Team Leader	<ul style="list-style-type: none"> ○ Definisce per ogni rilievo la richiesta di: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Azione di Contenimento: azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata. ➤ Analisi della Causa Radice (Root Cause): L'analisi della causa radice consiste nell'individuare, facendo anche ricorso alle metodologie più comuni (5why's / Ishikawa), l'aspetto del processo che effettivamente ha causato la Non Conformità. <u>In un'ottica di miglioramento continuo tale fase è determinante nel definire successivamente un'azione correttiva efficace.</u> ➤ Azione Correttiva: azione a carattere strutturale volta a eliminare del tutto, o a mitigare la Root Cause che ha generato la Non Conformità. ➤ Azione Preventiva: azione volta a prevenire una Non Conformità potenziale. ○ Nella richiesta di Root Cause Analysis può, in funzione della tipologia del rilievo, richiedere un'Analisi Orizzontale, ovvero la verifica che gli altri processi di cui è responsabile il Process Owner non presentino lo stesso tipo di non conformità. ○ Assegna il rilievo ad un Process Owner; ○ Valuta e accetta le azioni proposte dal Process Owner; ○ Autorizza eventuali richieste di proroga avanzate dal Process Owner; ○ Valuta e accetta le evidenze fornite dal Process Owner per la chiusura delle azioni;
Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> ○ Definisce le azioni entro i termini concordati e le propone al Team Leader per accettazione; ○ Può richiedere una proroga supportando la richiesta con adeguata motivazione; ○ Mette in atto le azioni accettate dal Team Leader; ○ Fornisce evidenze a chiusura delle azioni;
Safety & Compliance Monitoring Manager	<ul style="list-style-type: none"> ○ Formalizza il verbale di audit all'owner del processo/procedura verificata; ○ In caso di scadenza dei termini previsti per la definizione/chiusura delle azioni, inoltra richiesta formale di adempimento direttamente all'Accountable Manager (ad Enac se il Process Owner è un fornitore certificato) per le azioni di competenza.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.104
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

2.3.4.6 Follow Up

Owner	Attività
Team Leader	<ul style="list-style-type: none"> ○ verifica, entro un tempo adeguato alla tipologia di azione e alla peculiarità del processo coinvolto, l'efficacia dell'azione intrapresa dal process Owner; ○ in caso di verifica positiva comunica al Process Owner la chiusura del rilievo; ○ in caso di verifica negativa richiede al Process Owner, un'azione correttiva ulteriore;
SCMM	<ul style="list-style-type: none"> ○ notifica all'AM un rilievo non chiuso entro i termini concordati

2.3.4.7 Compliance Safety Action Group

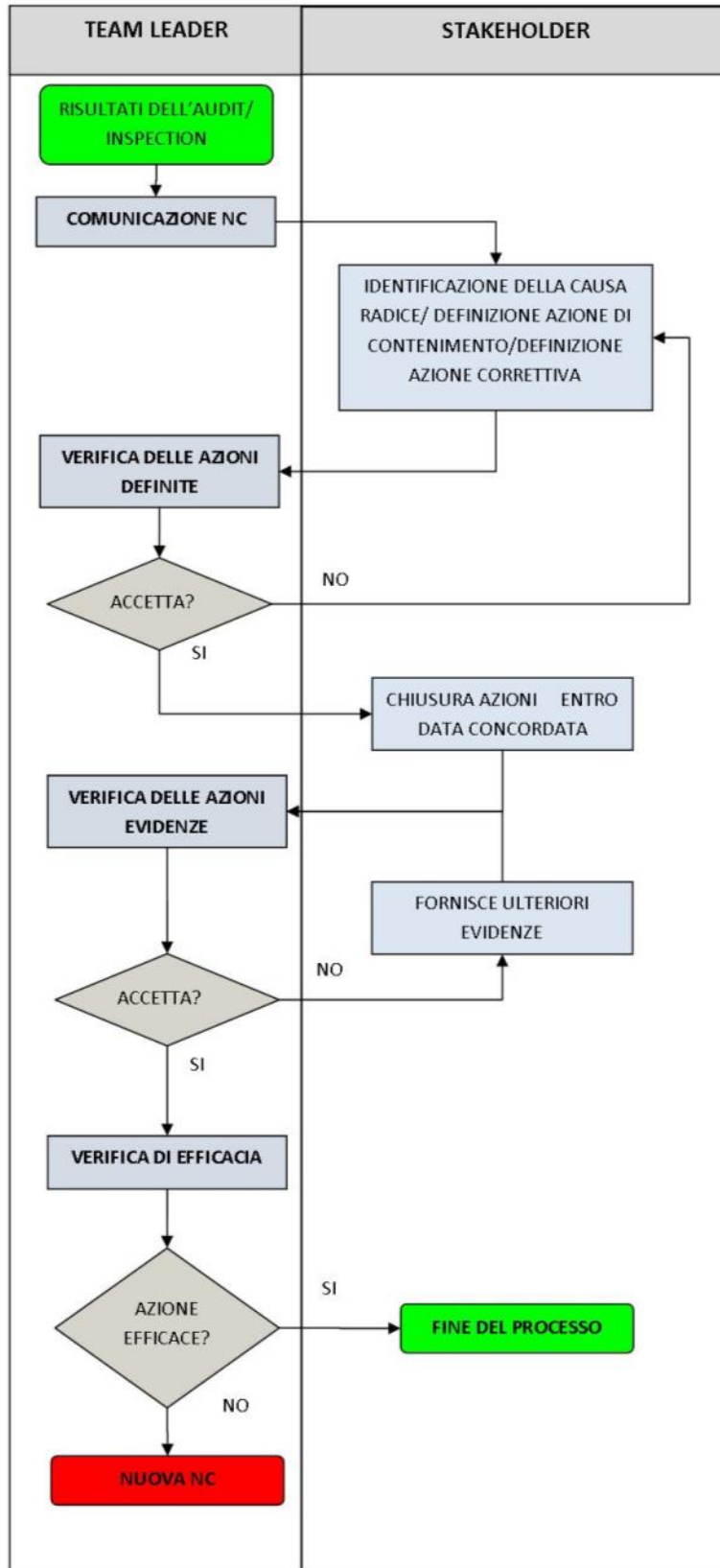
Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** può convocare di volta in volta il **Compliance Action Group** che ha la funzione consultiva su temi legati alla **Compliance**.


Il gruppo non ha una composizione fissa e può variare in base ai temi trattati, possono farvi parte anche rappresentanti dei soggetti terzi che operano in aeroporto, oppure esperti esterni di comprovata esperienza nelle operazioni, o nel settore aeronautico.

A titolo esemplificativo, il **Compliance Action Group** deve:

- A fronte di un emendamento della normativa applicabile effettuare la Gap Analysis e definire le azioni necessarie a garantire l'adeguamento ai nuovi requisiti avviando il processo di change **Management**;
- Monitorare lo stato e i risultati delle verifiche;
- Monitorare l'avanzamento delle azioni legate ai rilievi;
- Identificare/risolvere rischi connessi alle operazioni di audit;
- Identificare non conformità trasversali comuni a più operatori o funzioni, e individuare modalità di risoluzione comuni;
- Identificare eventuali necessità formative;

Flow-chart Gestione Rilievi e Follow up



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.106
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING e RELATED PROCEDURES	12/04/2024

2.3.5 Addestramento

Per la formazione degli auditor si rimanda al Training Program del Training Manual all'appendice 1 sezione 3 del presente manuale.

2.3.6 Miglioramento Continuo

Riferimenti Normativi

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	
AMC1	ADR.OR.F.045 (b)(7)		

In un'ottica di miglioramento sono definiti dei **Compliance** Performance Indicators (CPI) con il seguente scopo:

- Fornire in maniera chiara indicazione sull'andamento della **Compliance**:
 - Sia in termini di performance del processo stesso di monitoraggio;
 - Sia in termini di stato dei processi sotto Responsabilità ADR.
- Individuare le aree di miglioramento, valutando di anno in anno i target dei vari obiettivi.

Compliance Monitoring Performance

Definisce la performance del **Compliance Monitoring**, fornendo un'indicazione dell'allineamento al programma definito nell'Audit Schedule.

$$CMP = \frac{\text{N° Verifiche Eseguite}}{\text{N° Verifiche Programmate}}$$

Compliance Follow Up Performance


Definisce la performance dell'intero processo in termini di adeguatezza dei tempi di risposta dei Process Owner.

$$CFP = \frac{\text{N° Totali Azioni} - \text{N° Azioni Scadute}}{\text{N° Totali Azioni}}$$

In sede di **Safety** Review Board vengono pertanto:

- Definiti gli obiettivi relativamente agli indicatori di **Compliance**;
- Effettuato il riesame del processo avvalendosi anche dell'analisi dei trend degli indicatori;
- Effettuata l'analisi consuntiva degli obiettivi e contestualmente definite eventuali azioni di miglioramento,
- Ridefiniti od integrati i KPI di **Compliance**, qualora si ritengano non adeguati a dare indicazioni utili al fine del monitoraggio del processo.

In sede di **Safety** Committee verranno analogamente illustrati a fini consultivi gli andamenti e i trend dei KPI di **Compliance**, al fine di raccogliere eventuali input propositivi dagli enti esterni coinvolti nel processo di **Compliance Monitoring**.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.107
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.1		12/04/2024

2.3.7 Modulistica di **Compliance**

In allegato sono riportati i moduli utilizzati per l'attività di **Compliance Monitoring**.

Allegati	Titolo
PB.S2.FO3	Verbale audit
PB.S2.FO4	Verbale inspection
PB.S2.FO5	Gestione follow up

2.3.8 Mantenimento delle RegISTRAZIONI


I moduli prodotti a seguito delle attività di verifica sono archiviati:

- In copia elettronica presso la cartella di rete "**Compliance Monitoring**"

per un tempo minimo di 10 anni.

La documentazione deve essere immediatamente disponibile qualora oggetto di audit da parte dell'Autorità.

Il server su cui lavora il **Compliance Monitoring Management** salva un back-up di sistema alle 00.00 di ogni giorno.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.108
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 15
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.4	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI	31/03/2023

2.4 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI

(Rif.AMC1.ADR.OR.D.007(a))

Per raggiungere gli obiettivi prefissati dalla normativa riguardante la gestione della qualità dei dati aeronautici, la Società Aeroporti di Roma ADR si è dotata di un sistema di gestione della qualità che garantisce l'integrità del dato generato fino alla sua pubblicazione in AIP. Tale sistema è caratterizzato da strumenti informatici adeguati allo scopo ed ha costituito un gruppo di lavoro trasversale a tutte le funzioni coinvolte nel processo di gestione della qualità del dato.

La soluzione informatica implementata da ADR contribuisce alla rispondenza ai requisiti ADQ e EU 139/2014 principalmente attraverso l'adozione di un processo di gestione dati che prevede i seguenti step:

- raccolta dei dati dell'utente originatore tramite compilazione di form ed invio di allegati;
- duplice verifica del dato inserito dall'originatore ed inserimento di eventuali documenti di verifica da parte dell'utente responsabile del dato;
- integrazione del dato nel DB Aeronautico e validazione da parte dell'utente validatore del dato;
- invio dati ad ENAV previa duplice verifica, indipendente, da parte dell'Originatore della richiesta di aggiornamento AIP.

Il gruppo di lavoro permanente è stato formato, in applicazione al vigente Training Manual, sui concetti alla base del sistema di gestione della qualità dei dati, nonché all'utilizzo degli applicativi informatici di ENAV ed ADR destinati al mantenimento dei requisiti di qualità.

La Gestione dei dati aeronautici di cui alla Parte D del [Manuale di Aeroporto](#) è disciplinata da apposita procedura a cui si rimanda nella Parte E sezione 7 del MDA.

Il processo di gestione dei dati aeronautici pubblicati in AIP è disciplinato dai seguenti documenti:


- Accordo ADR-ENAV Allegato 1 -Accordo per la fornitura dei dati aeronautici;
- PE.S07.MOV01 –Gestione delle informazioni aeroportuali che descrive il processo di gestione del dato aeronautico per quanto di competenza del Gestore, in conformità all'Accordo ADR-ENAV;
- PE.S07 -ADQ Manual –Manuale che descrive il processo di gestione della qualità del dato aeronautico, in conformità ai Reg. UE 139/2014 e 469/2020, all'Accordo ENAV-ADR e Reg. "Servizio Informazioni Aeronautiche" ENAC.

2.5 SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.C.030	a)	
IR	ADR.OR.C.030	b)	
IR	ADR.OR.C.030	c)	
IR	ADR.OR.C.030	d)	
IR	ADR.OR.C.030	e)	
AMC1	ADR.OR.C.030		
AMC1	ADR.OR.C.030	a)	
AMC1	ADR.OR.C.030	b)	
AMC1	ADR.OR.C.030	c)	
AMC1	ADR.OR.C.030	d)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	8)
IR	ADR.OR.D.030	a)	
IR	ADR.OR.D.030	b)	
IR	ADR.OR.D.030	b)	1)
IR	ADR.OR.D.030	b)	2)
IR	ADR.OR.D.030	c)	
IR	ADR.OR.D.030	d)	
IR	ADR.OR.D.030	d)	1)
IR	ADR.OR.D.030	d)	2)
IR	ADR.OR.D.030	d)	3)
IR	ADR.OR.D.030	d)	4)
IR	ADR.OR.D.030	d)	5)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	3)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	4)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	5)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	6)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	7)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	8)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	9)
AMC1	ADR.OR.D.030	a)	10)
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.030	b)	2)
AMC3 -	ADR.OR.E.005 - 2.5	-	-

a) Definizione di accident, serious incident e occurrence e responsabilità di tutte le persone coinvolte

Si definisce occorrenza (occurrence) qualsiasi evento che ha, o avrebbe potuto, pregiudicare la **Safety** delle operazioni.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.110
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 15
	Paragrafo 2.5	SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI	31/03/2023

Il personale ed ogni organizzazione aeroportuale devono segnalare al [Safety Management System](#) qualsiasi evento aeronautico avvenuto nell'[Airside](#) dell'aeroporto che potrebbe rappresentare un rischio per la sicurezza delle operazioni. Ad ogni occorrenza segnalata al [Safety Management System](#) viene attribuita una severità sulla base della gravità delle conseguenze che l'evento ha causato, come illustrato al paragrafo 2.2.8.

La definizione di accident, serious incident e incident sono riportati al Chap 1 dell'Annex 13 ICAO di cui si riporta l'estratto:

Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

a) a person is fatally or seriously injured as a result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
- direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b) the aircraft sustains damage or structural failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windcreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or


c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Serious incident. An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

Incident. An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

b) Modalità di trasmissione segnalazioni

Le modalità di compilazione e trasmissione del Ground [Safety](#) Report messe a disposizione nell'ambito del [Safety Management System](#) sono illustrate al paragrafo 2.2.8 del presente Manuale. Qualsiasi evento che abbia comportato un danno (infortunio a persone, danno ad aeromobile, mezzi, infrastrutture) o che abbia pregiudicato la sicurezza delle operazioni [Airside](#) deve essere trasmesso al [Safety Management System](#) entro 72 ore dall'evento stesso. Le segnalazioni obbligatorie così ricevute – per un elenco completo si rimanda al Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018 ANNESSO IV (Par. 4.1) – sono inviate dall'SMS ADR all'Autorità Competente, tramite

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.111
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 15
	Paragrafo 2.5	SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI	31/03/2023

MOR, entro 72 ore dalla ricezione, in ottemperanza al regolamento (UE) 376/2014. Le segnalazioni vengono registrate nel database del [Safety Management System](#) in grado di trasmettere all'Autorità Competente file compatibili con il software Ecaairs 2. In alternativa, il personale del [Safety Management System](#) ha credenziali di accesso per l'utilizzo del sistema messo a disposizione dall'Autorità per la segnalazione degli eventi aeronautici. Ove siano identificati pericoli, reali o potenziali, per la [Safety](#) delle operazioni, le segnalazioni inviate tramite MOR all'Autorità sono oggetto di analisi, in accordo alle seguenti scadenze previste dal [Reg. \(UE\) 376/2014](#):

- Entro 30gg dall'invio della prima segnalazione all'Autorità Competente, aggiornamento della stessa con l'inserimento dei risultati preliminari dell'analisi dell'evento e le eventuali azioni identificate da intraprendere.
- Entro 90gg dall'invio della prima segnalazione all'Autorità Competente, aggiornamento della stessa con l'inserimento dei risultati finali dell'analisi dell'evento.

Procedure di segnalazione di incidenti/inconvenienti gravi verso ENAC (rif. Reg ENAC "Segnalazione immediata incidente aereo, inconveniente aereo grave o disservizio aeroportuale grave" del 22/12/2021)

Nel caso si verifichi un incidente aereo, o un inconveniente grave occorso ad un aeromobile, o un disservizio aeroportuale grave da imputare al Gestore aeroportuale, ai Vettori aerei o agli Handler aeroportuali, il [Post Holder Area Movimento](#) assicura, in coordinamento con il [Safety & Compliance Monitoring Manager](#), la segnalazione immediata alla Sala Crisi ENAC secondo le seguenti modalità:


- per telefono al seguente numero operativo H24: 06/44596317 (modalità obbligatoria);
- al seguente indirizzo email: salacrisi@enac.gov.it, al fine di facilitare la ricezione e gestione delle informazioni da parte della Sala Crisi ENAC (modalità complementare al precedente punto).

Procedure di segnalazione verso ANSV

Il capo scalo di Ciampino, assicura che ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo) sia informata di eventi aeronautici, classificabili come incidenti/inconvenienti gravi (come definiti al [Reg. \(EU\) No 996/2010](#)), attraverso il modulo "COMUNICAZIONE DI INCIDENTI/INCONVENIENTI GRAVI" dedicato. I moduli vengono archiviati dal capo scalo e dal [Safety Management System](#).

c) Registrazione ed archiviazione segnalazioni

Le segnalazioni ricevute dal [Reporting System](#) e le evidenze raccolte, secondo necessità, dall'investigatore incaricato nell'ambito dei Rapporti di investigazione, sono archiviate e conservate come descritto al paragrafo 2.2.4.2 del presente Manuale.

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.112
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 15
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.6	PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI	31/03/2023

2.6 PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI


(Rif. ADR.OR.C.045, [ADR.OR.F.075](#))

Presso lo scalo di Ciampino, l'uso di alcool e sostanze stupefacenti è vietato sia a tutela della [Safety](#) aeroportuale sia a tutela dell'incolumità e della salute dei lavoratori e di terzi. Nessun lavoratore in stato confusionale e/o con difficoltà psicomotorie che manifesti sintomi correlabili all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti/psicotrope può continuare l'espletamento delle mansioni allo stesso affidate. La responsabilità in materia di controllo a tale adempimento è dei Datori di Lavoro di tutte le Società che operano in [Airside](#) in adeguamento alla legge nazionale vigente ovvero al Dlgs 81/2009 e alla Legge 125/2001.

Il divieto è richiamato, nel corso [Airside Safety](#) , in qualità di corso obbligatorio ai fini del rilascio del tesserino aeroportuale.

Il Gestore ha predisposto apposita [Policy](#) al fine di sensibilizzare il personale ADR e tutte le società che operano in [Airside](#), al rispetto puntuale degli obblighi di legge.

La [Policy](#) è riportata come Appendice alla Parte B sezione 2 del [Manuale di Aeroporto](#) .

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.113
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
	Paragrafo 2.7	SAFETY PROCEDURES	12/04/2024

2.7 SAFETY PROCEDURES

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.7)

2.7.1 Conformità alle direttive di Safety:

Il **Safety & Compliance Monitoring Management** dell'aeroporto di Ciampino, nell'ambito dei comitati aeroportuali formalmente istituiti in materia di **Safety** (vedi paragrafo 2.1.3) o mediante gli strumenti di comunicazione di cui si è dotato (vedi paragrafo 2.2.11), provvede a:

- dare diffusione di eventuali **Safety Directives** comunicate dall'autorità (ENAC), valutando nell'ambito dei comitati operativi le azioni necessarie a soddisfare eventuali requisiti definiti dalle direttive;
- valutare collegialmente e programmare azioni emergenti a fronte di problematiche di **Safety** che non siano state già gestite tramite i processi tipici del SMS.

2.7.2 Reazione a Problemi di Safety

[ADR.OR.C.025 – ADR.OR.F.040]

La società ADR è strutturata per gestire tutte le problematiche di **Safety** che possano intercorrere durante le attività in **Airside** e che possano influenzare la regolare esecuzione in sicurezza operativa delle attività ordinarie.

In particolare sono disponibili procedure dedicate alla gestione delle problematiche di **Safety** relative a quei processi che, in virtù del livello di rischio, possono avere la possibilità di incorrere in situazioni emergenti.


A titolo esemplificativo si elencano le principali procedure attive, che contengono indicazioni sulla gestione di processi considerati più rischiosi, fino al processo di gestione delle emergenze:

- Gestione Emergenze - PE.S19.MOV15 Gestione stati di emergenza e incidente aereo;
- Monitoraggio ostacoli e pericoli per la navigazione aerea - PE.S18.MOV12-Monitoraggio ostacoli e pericoli derivanti da attività umana nei dintorni dell'apt;
- Refuelling - PE.S18.MOV12-Monitoraggio ostacoli e pericoli derivanti da attività umana nei dintorni dell'apt;
- LVP - PE.S18.MOV12-Monitoraggio ostacoli e pericoli derivanti da attività umana nei dintorni dell'apt;
- PEA - PE.S19.PEA-Piano di Emergenza Aeroportuale.

2.7.3 Gestione delle Raccomandazioni di Safety emesse dalle Autorità Investigative

[ADR.OR.C.025 – ADR.OR.F.040]


Il **Safety Management System** dell'aeroporto di Ciampino, nell'ambito dei comitati aeroportuali formalmente istituiti in materia di **Safety** (vedi paragrafo 2.1.3) e mediante gli strumenti di comunicazione di cui si è dotato (vedi paragrafo 2.2.11), provvede a gestire eventuali **Safety Recommendations** comunicate dalle autorità investigative al fine di favorirne il veloce recepimento.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.114
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI	12/04/2024


2.8 DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 - 2.8)

Per le procedure relative alla registrazione dei movimenti dei velivoli si rimanda alla parte E sezione 33 MOV07 del [Manuale di Aeroporto](#) .

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.115
	Sezione 2	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE	Rev. 17
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI	12/04/2024

Lasciata intenzionalmente in bianco

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.116
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

3.1 Programma di addestramento

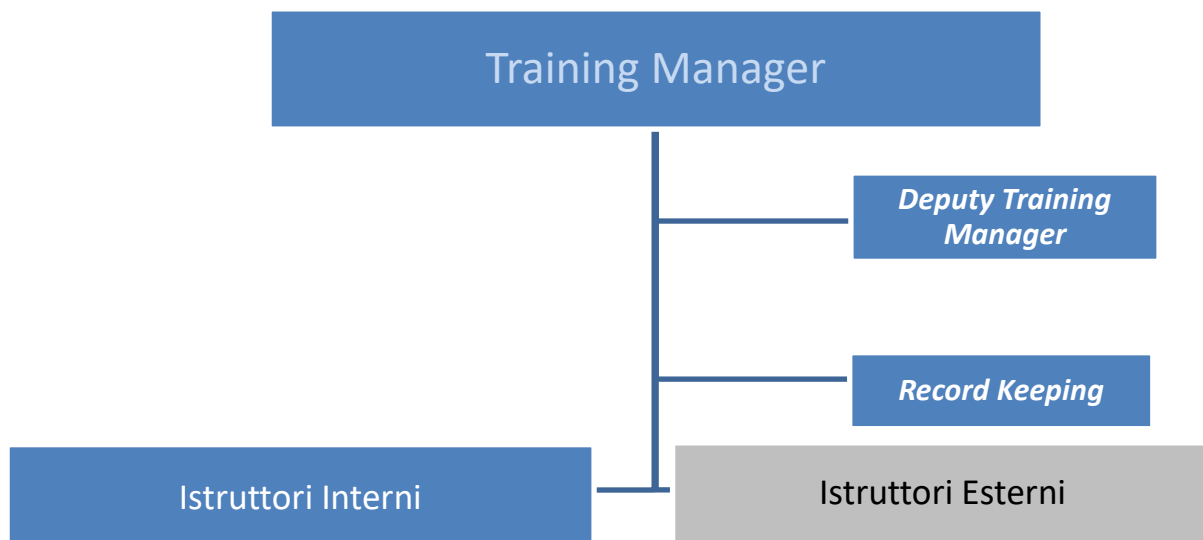
La Società Aeroporti di Roma assicura la formazione e la qualifica:

- del personale alle proprie dipendenze e di quello operante nell'ambito delle contracted activities, per tutte le attività di cui ai requisiti essenziali del Reg. EU 1139/18 e Implementing Rules di cui al Reg. EU 139/2014³;
- del personale che, a qualsiasi titolo accede all'Airside dell'Aeroporto di Ciampino, tramite corsi relativi alle regole generali della Safety Aeroportuale.

ADR prevede una formazione di Safety organizzata su tre livelli:


1. La formazione per tutti coloro che accedono all'area Airside attraverso l'erogazione corso Airside Safety;
2. La formazione del middle Management interno di ADR,
3. La formazione per le 'Nominated Persons' e Senior Management, con un modulo specialistico dedicato.

La struttura del Training Management, riporta organizzativamente al Training Manager secondo il seguente organigramma:



Per le attività di formazione la struttura di Training Management dispone di aule e postazioni PC e di una piattaforma informatica adeguate per l'erogazione dei corsi in modalità aula e in modalità e-Learning.

³ Fa eccezione la formazione prevista per i servizi di soccorso e lotta antincendio, svolti dal CNVVF, assicurata dallo stesso Corpo Nazionale.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.117
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

3.1.1 Responsabilità, frequenze, sillabi, durata di ogni tipo di addestramento, metodologie di erogazione del training e delle valutazioni di competenza (assessment), risultati minimi che devono essere raggiunti dal personale in addestramento, e identificazione dell'addestramento necessario per tutto il personale interessato nelle operazioni, nella attività rescue and firefighting, nella manutenzione e gestione dell'aeroporto, e tutte le persone che operano in autonomia nell'area movimento e nelle altre aree operative dell'aeroporto.

- **PERSONALE ADR**

Responsabilità


L'**Accountable Manager** (vedi 2.1.1.1) garantisce che siano disponibili tutte le risorse necessarie alla corretta gestione dello scalo in conformità al Reg. EU 139/2014, nonché ai requisiti identificati nel Manuale di Aeroporto . L'Accountable Manager, per mantenere il controllo sui requisiti di qualifica e formazione del personale si avvale del Training Manager, come descritto nel paragrafo 2.1.1.3.

Il **Post Holder di riferimento** (e le qualifiche assimilabili) assicura la definizione delle competenze tecniche necessarie per il personale operativo alle proprie dipendenze (qualificazione), l'individuazione delle esigenze formative, i contenuti dei corsi specialistici iniziali e recurrent, nomina i relativi Istruttori interni ed approva le modalità e i contenuti dei programmi di qualificazione e formazione redatti in collaborazione con il Training Manager, con lo scopo di garantire, con la firma della cartella tecnica, che il personale impiegato sia qualificato allo svolgimento delle prestazioni di competenza. Assicura inoltre, di concerto con il Training Manager che, per il personale che svolge ruoli operativi nell'ambito delle proprie contracted activities, vengano definite le competenze tecniche e la formazione necessarie alla qualificazione.

Il **Training Manager** (vedi 2.1.1.3) assicura la definizione, il coordinamento e l'implementazione dei programmi di addestramento nonché la gestione e la tracciabilità, (direttamente per i dipendenti AdR e attraverso i rispettivi sistemi e processi per le società che utilizzano Istruttori esterni), delle registrazioni relative ai corsi, e alle sessioni di esame scritte/orali/on the job. Assicura inoltre di concerto con i Post Holder, la definizione delle modalità di assessment di prima qualifica, e di proficiency check. Il Training Manager è responsabile di pianificare le attività di qualificazione degli Istruttori interni ed esterni e di gestirne gli aggiornamenti periodici.

Il **Training Manager** è responsabile della ricerca sul mercato di corsi formativi specializzati, qualora tali risorse e competenze non fossero disponibili in AdR.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** può identificare interventi correttivi di formazione del personale operativo in base alle risultanze del sistema di Gestione della sicurezza, alle evidenze oggettive registrate nelle valutazioni del rischio, audit e/o rapporti di investigazione. Le ulteriori esigenze formative individuate e/o

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.118
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

necessità contingenti di re-training, verranno richieste al Training Manager che si attiverà al fine di individuare le appropriate soluzioni.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** è responsabile della definizione dei contenuti di formazione direttamente collegati al Safety Management System (Policy, funzione del Sistema di Gestione della Sicurezza, metodologia di Reporting).

Frequenze, sillabi, durata di ogni tipo di addestramento, metodologie di erogazione del training a delle valutazioni di competenza (assessment), risultati minimi che devono essere raggiunti dal personale in addestramento, e identificazione dell'addestramento necessario sono contenute nel Training Manual Parte 3.

L'addestramento del personale rescue and firefighting è di responsabilità dei VVF in conformità all'Accordo ADR-VVF.


- **ALTRO PERSONALE**

La responsabilità di formazione/informazione dei lavoratori di Enti/società terze, che esercitino le proprie attività in Aeroporto, di cui al D.LSG 81/2008, rimane in capo ai singoli Datori di Lavoro ed esula dalle responsabilità del Gestore Aeroportuale e dai contenuti del Manuale di Aeroporto .

Le attività di qualificazione, formazione e addestramento del personale dei Prestatori dei Servizi di Assistenza a terra per quanto attiene le attività di assistenza agli aeromobili di cui la Dlgs 18/1999, non ricadono nel programma di training della Società ADR e sono soggette a certificazione da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

Analogamente non rientrano tra le attività della Società ADR, le attività di qualificazione, formazione e addestramento del personale degli altri Operatori aeroportuali finalizzate allo svolgimento di specifici compiti di loro competenza (ad esempio: utilizzo mezzi/attrezzature, operazioni di assistenza agli aeromobili)

Per i corsi obbligatori per tutto il personale che opera in Airside ed erogati da ADR o personale qualificato da ADR, responsabilità, frequenze, durata di ogni tipo di addestramento, metodologie di erogazione del training a delle valutazioni di competenza (assessment), risultati minimi che devono essere raggiunti dal personale in addestramento, ed identificazione dell'addestramento necessario sono contenute nel paragrafo 3.1.2.1.


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.119
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Di seguito si riportano i syllabi dei corsi esterni erogati da ADR, i syllabi relativi al personale ADR sono contenuti all'interno del Training Manual:

	Durata	Modalità	Test	note
Airside Safety	3h	Asincrona (e Learning)	SI	
1. Organizzazione del Gestore e responsabilità 2. Safety Policy 3. Safety Management System 4. Reporting System 5. Hazard identification 6. Aree operative e caratteristiche degli aeromobili 7. FOD 8. Risk Management 9. Safety Promotion 10. Comunicazioni di Safety 11. Procedure di Safety (MDA) 12. Cenni di Human Factor 13. Piano di Emergenza Aeroportuale				

	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in Apron - iniziale (general driving training programme - theoretical)	4h	Sincrona (aula/webinar) + volume 1 Abilitazione alla guida Airside	NO*	* prevede esame finale per abilitazione
<ul style="list-style-type: none"> - Normativa di riferimento - Glossario - Descrizione dell'aeroporto – piazzali - quadranti - Diffusione delle informazioni relative alla circolazione in Airside - Requisiti generali conducenti e mezzi - Guasto veicolo/incidente - Regole generali e limiti di velocità - Regole di guida, precedenza - Viabilità veicolare/Strada perimetrale/sottopasso - Segnaletica - Comportamento in caso di incendio 				


	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in Apron - iniziale (general driving training programme - practical)	2h	pratico	NO*	* prevede assessment
<ul style="list-style-type: none"> - viabilità veicolare - attraversamento taxiway - limitazioni durante le procedure in bassa visibilità 				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.120
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

<ul style="list-style-type: none"> - piazzali e piazzole - segnaletica orizzontale per veicoli e aeromobili - segnaletica orizzontale per la delimitazione tra Apron e taxiway - Segnaletica orizzontale, verticale e luminosa che indichi l'accesso in pista - aree di parcheggio e relative restrizioni - limiti di velocità e regole di guida - pericoli durante l'assistenza agli aeromobili ed il loro movimento 				
--	--	--	--	--

	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in Apron- recurrent (general driving training programme - theoretical)	2h	Asincrona (e-Learning)	SI	
<ul style="list-style-type: none"> - Normativa di riferimento - Descrizione dell'aeroporto - Requisiti generali per conducenti e mezzi - Regole generali e limiti di velocità - Regole di guida, precedenza - Viabilità veicolare/Strada perimetrale - Segnaletica - Comportamento in caso di incendio - Aggiornamento procedure aeroporto - Aggiornamento riferimenti/contatti - Aggiornamento infrastrutture 				

	Durata/modalità	Test	Note
Abilitazione Istruttore ADC-A (formazione initial)	6h teorica con Istruttore ADR (ADC-M)	Test apprendimento e assessment finale con Istruttore ADR ADC-A	/
<ul style="list-style-type: none"> - viabilità veicolare - attraversamento taxiway - limitazioni durante le procedure in bassa visibilità - piazzali e piazzole - segnaletica orizzontale per veicoli e aeromobili - segnaletica orizzontale per la delimitazione tra Apron e taxiway - Segnaletica orizzontale, verticale e luminosa che indichi l'accesso in pista - aree di parcheggio e relative restrizioni - limiti di velocità e regole di guida - pericoli durante l'assistenza agli aeromobili ed il loro movimento - Il ruolo dell'Istruttore ADC-A - Gestione e rendicontazione del corso e dell'assessment 			


	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.121
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

- Test di apprendimento fine corso			
------------------------------------	--	--	--

	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in area di manovra iniziale teorico <i>(manoeuvring area training programme – Theoretical)</i>	8h	Aula con istruttore ADC-M ADR	SI	Test*
<ul style="list-style-type: none"> • Richiamo nozioni ADC A • Rischi associati alla guida in Area di Manovra • Responsabilità in Area di Manovra • Piste di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron • Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra • Segnaletica orizzontale, verticale, luminosa • AVL (Aiuti Visivi Luminosi) • Aree critiche ILS, sensibili, altre aree protette, a verde, antenne, impianti RVR e apparecchiature servizio meteorologico • Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio • Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente • Comunicazioni radiotelefoniche (Regolamento EU 923/2012 e s.m.i. – SERA, sezione 14) Caratteristiche degli aeromobili <p>Test di apprendimento fine corso*</p>				

*L'attestato di superamento del corso teorico abilita l'avvio dell'addestramento pratico e va conservato a cura della società di appartenenza dell'operatore a supporto dell'attività ispettiva degli Enti competenti.


	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in area di manovra – iniziale - pratico <i>(manoeuvring area training programme – practical)</i>	In funzione dell'OJT	*	Assessment finale eseguito dall'ADE-M registrato su assessment form fornito da ADR	/

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.122
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

<ul style="list-style-type: none"> - Piste di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron - Segnaletica orizzontale e luminosa associata alla pista di volo, holding positions, e alle operazioni in CAT - Segnaletica orizzontale e luminosa associata alle vie di rullaggio - Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra - Area critica ILS, altre aree protette, antenne, impianto RVR, apparecchiature servizio meteorologico - Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio degli aeromobili - Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente - Comunicazioni e procedure radiotelefoniche - Comunicazioni radiotelefoniche: <ul style="list-style-type: none"> Utilizzo apparati fissi e mobili messa in pratica delle conoscenze teoriche acquisite nella formazione - Utilizzo delle procedure di comunicazione vigenti sullo scalo 				
---	--	--	--	--

*Registrazione affiancamento pratico su form OJT dedicato contenente tutti i task (missioni) previsti in area di manovra oltre specificità in funzione dell'attività che la società esegue, ripetuti n-volte (almeno 3 volte), sotto la supervisione dell'ADE-M. In particolare, almeno nell'ultima ripetizione delle n-volte il candidato deve essere alla guida.

	Durata	Modalità	Test	Note
Abilitazione alla guida in area di manovra-recurrent <i>(manoeuvring area training programme – Theoretical)</i>	4h	Aula e test di apprendimento con istruttore ADC-M ADR o esterno qualificato da ADR Dichiarazione continuità e proficiency con ADE-M	Valutazione Teorica (test recurrent) e Pratica (dichiarazione continuità con proficiency check)	/
<ul style="list-style-type: none"> - Richiami ADC A - Rischi associati alla guida in Area di Manovra - Responsabilità in Area di Manovra - Piste di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron - Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra - Segnaletica orizzontale, verticale, luminosa - AVL (Aiuti Visivi Luminosi) - Aree critiche ILS, sensibili, altre aree protette, a verde, antenne, impianti RVR e apparecchiature servizio meteorologico 				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.123
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023


<ul style="list-style-type: none"> - Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio - Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente - Comunicazioni radiotelefoniche (Regolamento EU 923/2012 e s.m.i. – SERA, sezione 14) - Test di apprendimento fine corso - Caratteristiche degli aeromobili - Dichiarazione continuità con Proficiency check finale 				
---	--	--	--	--

	Durata/modalità	Test	Note
Abilitazione Istruttore ADC-M (initial/recurrent)	6h teorica con Istruttore ADR (ADC-M)	Test apprendimento e assessment finale con Istruttore ADR ADC-M	/
<ul style="list-style-type: none"> - Suggerimenti per una formazione efficace - Richiamo nozioni ADC A - Rischi associati alla guida in Area di Manovra - Responsabilità in Area di Manovra - Piste di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron - Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra - Segnaletica orizzontale, verticale, luminosa - AVL (Aiuti Visivi Luminosi) - Aree critiche ILS, sensibili, altre aree protette, a verde, antenne, impianti RVR e apparecchiature servizio meteorologico - Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio - Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente - Comunicazioni radiotelefoniche - Il ruolo dell'Istruttore ADC-M - Gestione e rendicontazione del corso e dell'assessment - Test di apprendimento fine corso 			

	Durata/modalità	Test	Note
Abilitazione ADE-M (manoeuvring area training programme – Theoretical)	6h teorica con Istruttore ADR (ADC-M) + 2h pratica con ADE-M ADR + 16h di affiancamento in turno a Addetto/Supervisore ISE con almeno 3 anni di esperienza,	Test apprendimento e assessment finale con ADE-M ADR	/

	da completare entro 15gg lavorativi		
<ul style="list-style-type: none"> - Il ruolo dell’ADE-M - Richiamo nozioni ADC A - Rischi associati alla guida in Area di Manovra - Responsabilità in Area di Manovra - Piste di volo, inclusi i raccordi di ingresso e di uscita, aree di attesa, vie di rullaggio e Apron - Segnaletica specifica di separazione tra Apron e Area di Manovra - Segnaletica orizzontale, verticale, luminosa - AVL (Aiuti Visivi Luminosi) - Aree critiche ILS, sensibili, altre aree protette, a verde, antenne, impianti RVR e apparecchiature servizio meteorologico - Eventuali pericoli connessi alle manovre di atterraggio, decollo e rullaggio - Eventuale presenza di aree o percorsi denominati convenzionalmente - Comunicazioni radiotelefoniche - Test di apprendimento fine corso - Gestione e rendicontazione delle missioni addestrative (primo rilascio e refresh) di guida in Area di Manovra 			

	Durata/modalità	Test	Note
Abilitazione ADE-M – recurrent 12 mesi <i>(manoeuvring area training programme – Theoretical)</i>	2h teorica con Istruttore ADR (ADC-M) + 1h in area movimento a cura di ADE-M	Test apprendimento e assessment finale con ADE-M ADR	/
<ul style="list-style-type: none"> - Aggiornamenti normativi/procedurali/infrastrutturali - Reporting e Record Keeping - Test di apprendimento fine corso - Sopralluogo operativo in Area di Movimento 			

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.125
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

3.1.1.2 Proficiency check lingua italiana

(rif. ADR.OPS.B.029 Language proficiency)

Per il personale per cui sia previsto l'accesso in area di manovra con patente ADC-M e la comunicazione in frequenza con la TWR, si applica il requisito di proficiency-check in lingua Italiana (rif. AMC1 ADR.OPS.B.029 a) 2)).

Il prerequisito di accesso alla richiesta di emissione della patente ADC-M è quindi rappresentato dal possesso del livello di conoscenza della lingua italiana adeguato, che si intende soddisfatto da:

- possesso dell'attestato di scuola secondaria di secondo grado rilasciato in Italia o da scuole di italiano riconosciute all'estero (ICAO Livello 6 rif . AMC1 ADR.OPS.B.029(b));
- superamento dell'assessment in italiano previsto nella parte pratica del rilascio ADC-M al fine di verificare (in comunicazione, ascolto ed interazione):
 - (1) comunicazione efficace alla radio e di persona;
 - (2) comunicazione accurata e chiara su argomenti comuni e relativi al lavoro;
 - (3) corretta gestione di comunicazioni non complete/non comprese;
 - (4) corretta gestione di comunicazioni in caso di complicazioni o eventi inattesi correlati all'attività lavorativa e non;
 - (5) utilizzo di dialetto o accento comprensibili alla comunità aeronautica.

(la formazione teorica e pratica per il rilascio della qualifica sarà eseguita in italiano con test e materiale didattico in italiano. L'assessment finale prevederà la verifica dei task di corretta comprensione ed utilizzo della fraseologia in italiano con la TWR e la registrazione di tale verifica sull'assessment form ^{nota 1}).


***Nota 1:** sarà cura degli istruttori/assessor qualificati ENAV e VVF in ambito ADC-M applicare tali prescrizioni e registrarle su assessment form interno, che sarà verificato da ADR a campione.*

L'attestazione di conoscenza della lingua italiana dovrà essere fornita dal richiedente ad ADR contestualmente alla richiesta della patente di tipo M.

Qualora l'attestazione di conoscenza della lingua italiana non sia disponibile sarà necessario definire, congiuntamente con ADR, la modalità di attestazione del livello della risorsa.

In caso in cui il livello di classificazione risulti inferiore a livello ICAO 6 (scuola secondaria di secondo grado rif . AMC1 ADR.OPS.B.029(b)):

- se inferiore al 4, la risorsa non potrà richiedere l'ADC-M;
- se 4 o 5 sarà necessario un assessment ricorrente rispettivamente ogni 4 o 6 anni eseguito con assessor interno ADR qualificato per le attività di comunicazione in frequenza con la TWR.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.126
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

3.1.2 Procedure di addestramento e qualifica

3.1.2.1 Procedure per l'addestramento e la valutazione di competenza del personale in addestramento

Al fine del mantenimento dei requisiti di Safety di cui al regolamento UE 139/2014, ADR ha definito uno standard di formazione sia per personale interno che esterno operante in Airside.

I requisiti della formazione sono definiti partendo dall'analisi delle competenze tecniche richieste per ogni profilo di attività allo scopo di garantire la formazione necessaria affinché il personale impiegato sia qualificato per il tipo di funzione finalizzata al mantenimento dei requisiti di certificazione e più in generale a tutta la normativa nazionale e internazionale di settore.

La formazione di tipo manageriale, gestita dalla Direzione Risorse Umane ed Organizzazione ADR (HRO), non è oggetto del presente manuale.

PERSONALE ADR e Contracted Activities

Per ogni qualifica interna del personale coinvolto nelle operazioni, nella manutenzione e nella gestione dell'aeroporto, ai fini del rilascio e mantenimento della qualifica stessa, ADR ha definito:

RILASCIO

- Requisiti iniziali di accesso alla qualifica,
- Addestramento teorico iniziale,
- Addestramento pratico iniziale,
- Assessment di qualifica iniziale.

RINNOVO


- Addestramento Ricorrente Teorico (o teorico-pratico ove necessario)
- Verifica Continuità Lavorativa o Assessment di Rinnovo,
- Proficiency Check (Assessment di mantenimento competenza specifica della qualifica).

REFRESH TRAINING

- Qualora il personale qualificato sia assente dai propri compiti, prima di poter essere autorizzato all'esecuzione autonoma dei task previsti dalla propria qualifica, dovrà:
 - Per un periodo di assenza dai 3 mesi ai 12 mesi consecutivi, eseguire un refresh training teorico relativo a disposizioni di Safety aeroportuali e procedure operative applicabili alla qualifica, con un focus particolare ai cambiamenti intercorsi nel periodo di assenza;
 - Per un periodo superiore ai 12 mesi consecutivi, eseguire nuovamente l'initial training previsto per la qualifica relativo a disposizioni di Safety aeroportuali e procedure operative applicabili alla qualifica, con un focus particolare ai cambiamenti intercorsi nel periodo di assenza. Al completamento di tale addestramento dovrà essere eseguito un assessment di riattivazione qualifica.

CONTINUATION TRAINING

Per la descrizione del processo di continuation training per il personale ADR si rimanda al Training Manual par. 1.6.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.127
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Tutti i dettagli relativi al processo di qualifica del personale interno sono contenuti all'interno del Training Manual analogamente alla struttura dei corsi (syllabi) e al processo di valutazione dell'efficacia del training.

Per i soggetti terzi che espletano parte dei processi che ricadono sotto lo scopo del Certificato di Aeroporto (**Contracted activities**), ADR assicura, prevedendoli nel contratto di subappalto/subfornitura, i requisiti applicabili al Gestore Aeroportuale come descritti in ADR.OR.D.017, in particolare:


- Definire e implementare per il personale coinvolto nelle contracted activities un training program con formazione iniziale e formazione ricorrente a cadenza non superiore a 24 mesi.
- Definire e implementare un piano di proficiency check con frequenza non superiore a 24 mesi; nota: in caso di non superamento del proficiency check, dovrà essere definito un remedial training.
- Definire procedure per il personale che non raggiunga gli standard
- Prevedere un refresh training per interruzioni superiori a 3 mesi con un assessment finale;
- Prevedere la ripetizione dell'initial training per interruzioni superiori a 12 mesi con un assessment finale;
- Prevedere un continuation training: in caso di nuovi task assegnati ad operatori, sarà cura del datore di lavoro prevedere un addestramento iniziale sul nuovo task/qualifica; in caso di cambiamenti dell'environment operativo, il personale interessato dovrà essere addestrato sul cambiamento (es. distribuzione Training Notice e Safety Notice emessi dal Gestore).
- Utilizzare istruttori e assessor qualificati per l'implementazione della formazione di cui ai precedenti punti
- Garantire il mantenimento delle registrazioni delle attività di training in conformità ai requisiti riportati in ADR.OR.D.035 e la loro disponibilità per l'attività di monitoraggio di ADR.

ALTRO PERSONALE

Per il personale che accede senza scorta nell'area di movimento (unescorted persons), in accordo a quanto richiesto dalla normativa 139/2014:

a) ADR definisce una serie di corsi obbligatori iniziali e ricorrenti, erogati da ADR o da istruttori qualificati, indispensabili per il mantenimento della Safety delle Operazioni in Airside (tabella seguente), Gli standard formativi di questi corsi sono definiti dalle 'nominated persons' in collaborazione con il Training Manager;

Corso obbligatorio	Applicabilità	Intervallo recurrent training
Safety aeroportuale Modulo 2 - Airside Safety	A tutti i soggetti operanti in Airside	24 mesi


 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.128
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Safety aeroportuale Modulo 1 - Norme comportamentali e gestione delle emergenze in aeroporto	A tutti i soggetti operanti in Airside, all'interno del corso, sono contenuti elementi base del <i>Piano di Emergenza</i>	N/A, gli argomenti di recurrent sono inseriti nel recurrent Airside Safety
Sistema di Allertamento Primario	A tutti gli operatori che per la loro qualifica debbano utilizzare il sistema di allertamento primario previsto da PEA (personale sale operative)	24 mesi
Corso Iniziale teorico ADC Tipo A	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in Apron	erogato al primo rilascio ADC
OJT pratico con assessment finale ADC tipo A	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in Apron	erogato al primo rilascio ADC
Corso Recurrent teorico ADC Tipo A	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in Apron	24 mesi dal corso iniziale
Corso Iniziale teorico ADC Tipo M	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in area di manovra	erogato al primo rilascio ADC
OJT pratico con assessment finale ADC tipo M	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in area di manovra	erogato al primo rilascio ADC
Corso Recurrent teorico ADC Tipo M	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in area di manovra	24 mesi dal corso iniziale

Le modalità per l'accesso ai corsi sono disponibili sul sito www.adr.it (sezione: per il Business/Training) o possono essere richieste all'indirizzo e-mail formazionesicurezza@adr.it

Per garantire il mantenimento dei requisiti per l'accesso senza scorta e la guida in Airside, ADR, rendendo disponibile un prodotto formativo univoco e coerente è in grado di effettuare campagne di notifica e sollecito all'effettuazione dello stesso nelle frequenze previste. L'adempimento puntuale resta in carico ai singoli datori di lavoro.

b) ADR fornisce alle Società operanti in area di movimento come prestatori di servizi sottobordo certificati ai sensi del D.Lgs 18/99 e ad altre società il cui personale accede senza scorta nell'area di movimento (unescorted persons), uno standard formativo per l'erogazione della formazione di responsabilità delle Società stesse verso gli operatori.

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.129
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Le società in oggetto devono opportunamente definire e descrivere all'interno dei propri Manuali il processo di addestramento e qualifica del personale, prevedendo per ogni singola qualifica, in analogia a quanto applicato in ADR:

RILASCIO

- Requisiti iniziali di ingresso
- Formazione teorica iniziale
- Addestramento pratico iniziale (OJT)
- Assessment di qualifica

RINNOVO (Frequenza 24 mesi)

- Formazione teorica ricorrente
- Addestramento pratico ricorrente
- Proficiency Check


REFRESH TRAINING

- Qualora il personale qualificato sia assente dai propri compiti, prima di poter essere autorizzato alla esecuzione autonoma dei task previsti dalla propria qualifica, dovrà:
 - Per un periodo di assenza dai 3 mesi ai 12 mesi consecutivi, eseguire un refresh training teorico relativo a disposizioni di Safety aeroportuali e procedure operative applicabili alla qualifica, con un focus particolare ai cambiamenti intercorsi nel periodo di assenza; al termine di tale refresh teorico dovrà essere eseguito un assessment;
 - Per un periodo superiore ai 12 mesi consecutivi, eseguire nuovamente l'initial training previsto per la qualifica relativo a disposizioni di Safety aeroportuali e procedure operative applicabili alla qualifica, con un focus particolare ai cambiamenti intercorsi nel periodo di assenza. Al completamento di tale addestramento dovrà essere eseguito un assessment di riattivazione qualifica.

CONTINUATION TRAINING

Il processo di rilascio e rinnovo qualifica deve garantire che in caso di cambio/estensione della qualifica o di mutate esigenze formative, il personale coinvolto sia sottoposto alla formazione teorico/pratica incrementale richiesta e ad un assessment prima di poter svolgere in autonomia i nuovi compiti.

La definizione delle modalità (teorico/pratica), dei tempi di erogazione dell'addestramento (iniziale e ricorrente), la successiva qualifica del personale (rilascio e rinnovo), sono di responsabilità della Società operante in Airside sulle base delle analisi e delle necessità addestrative correlate alla tipologia di attività e obbligatorie in funzione del quadro normativo applicabile di riferimento. In particolare, le società dovranno utilizzare istruttori e assessor opportunamente qualificati per l'implementazione della formazione di cui ai precedenti punti.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.130
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Qualificazione Istruttori Interni

Il processo di qualifica come istruttore interno, sia di rilascio che di rinnovo, è descritto all'interno del Training Manual. L'iter formativo e di qualificazione dell'Istruttore prevede lo sviluppo delle competenze necessarie ad erogare specifici corsi ed un test strutturato di apprendimento a fine corso.

Qualificazione Istruttori Esterni

Per i corsi di seguito elencati, qualora il numero e frequenza delle sessioni e/o il volume di attività/partecipanti o altre specificità dell'Operatore lo richieda, ADR consente la possibilità di qualificare istruttori esterni, per erogazione del corso limitata al personale dell'azienda di appartenenza.

A	Teorico iniziale abilitazione alla guida ADC-A
B	Teorico guida ADC-M (ricorrente)

I corsi propedeutici al rilascio delle tessere aeroportuali secondo la procedura di tesseramento:

- Safety Aeroportuale Modulo 1, Norme comportamentali e gestione emergenze in aeroporto
- Safety Aeroportuale Modulo 2, Airside Safety

Vengono messi a disposizione da ADR a titolo gratuito in modalità e-Learning. La qualificazione di istruttori per detti corsi è limitata ad esigenze tecnico/operative particolari da valutare caso per caso.

Laddove previsto dal gestore, i requisiti per il rilascio della qualifica di istruttore sono:


- Aver ricoperto il ruolo di istruttore da almeno 2 anni in ambito operativo Airside.
- Aver partecipato al corso iniziale "abilitazione istruttore qualificato" per il corso specifico superando il test di apprendimento e successivo assessment.
- Aver superato un assessment teorico/pratico di qualifica che prevede la simulazione di esecuzione del corso.
- Nel caso di abilitazione alla guida ADC-A, aver guidato per almeno 2 anni in Apron.
- Nel caso di abilitazione alla guida ADC-M, aver guidato per almeno 3 anni in Area di Manovra o conoscenza attestata delle tecniche di comunicazione in frequenza.

La qualifica di istruttore è rilasciata dal Training Manager ADR.

Per il mantenimento della qualifica è necessario:

Per gli istruttori ADC-A: partecipare almeno una volta l'anno ad un incontro, organizzato da ADR che comprenda: un aggiornamento sulle tematiche del corso e sulle modalità di record keeping, la condivisione dell'andamento degli indicatori di Safety, una verifica sul campo ed una valutazione finale (proficiency check).

Per gli istruttori ADC-M: partecipare almeno una volta ogni 2 anni ad un incontro, organizzato da ADR che comprenda: un aggiornamento sulle tematiche del corso e sulle modalità di record keeping,

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.131
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

la condivisione dell'andamento degli indicatori di Safety, una verifica sul campo ed una valutazione finale (proficiency check). Tale corso contiene anche il recurrent language proficiency check in Italiano.

La distribuzione del materiale didattico e relativo aggiornamento agli istruttori qualificati, nonché l'erogazione di eventuali briefing tecnici necessari in caso di cambiamenti sostanziali, è di responsabilità di ADR. La Parte E del Manuale di Aeroporto contiene i manuali di addestramento relativo all'abilitazione alla guida.

Gli istruttori esterni sono tenuti ad utilizzare il materiale didattico fornito da ADR e le modalità di erogazione e record keeping previste.

ADR gestisce l'elenco di tutti gli istruttori qualificati e le relative scadenze.

Tutta la documentazione relativa ai corsi erogati dagli istruttori esterni dovrà essere custodita e resa disponibile ad ADR. Come elemento di monitoraggio, ADR richiede a Enti e Società abilitate a provvedere autonomamente alla formazione, l'invio dei record dell'attività erogata per verificare il mantenimento delle competenze ai fini del rinnovo.

Gli istruttori sono tenuti a comunicare con tempestività ad ADR qualsiasi variazione dell'indirizzo di posta elettronica a cui inviare comunicazioni, aggiornamenti del materiale didattico, scadenze ecc.

Verifica dell'implementazione dei programmi formativi

Il monitoraggio dell'attività di formazione per i corsi sopra indicati è assicurato in ultima istanza dai processi di tesseramento e rilascio abilitazioni alla guida.

Airside Driving Expert ADC Tipo A (ADE-A) e Airside Driving Expert ADC Tipo M (ADE-M)

Per garantire l'effettuazione di un addestramento e di un assessment pratico strutturati, all'interno del processo di primo rilascio dell'ADC-A e dell'ADC-M, vengono definite le figure dell'Airside Driving Expert per patenti ADC di tipo A ed M.

Requisiti ADE-A


Per poter ottenere la qualifica di ADE-A, l'operatore dovrà avere i seguenti requisiti:

- Almeno 2 anni di esperienza di guida nello scalo di riferimento
- Nessuna decurtazione punti (ADC) negli ultimi 12 mesi
- Aver superato un assessment teorico/pratico di qualifica per ADE-A

Requisiti ADE-M

Per poter ottenere la qualifica, l'operatore dovrà avere i seguenti requisiti:

- Almeno 3 anni di esperienza di guida nell'area di manovra dello scalo di riferimento
- Nessuna decurtazione punti (ADC) negli ultimi 12 mesi
- Aver partecipato al corso Abilitazione ADE-M e aver superato l'assessment teorico/pratico di qualifica previsto;
- possesso di un attestato di formazione scolastica eseguita in Italia o presso scuole di italiano riconosciute all'estero di livello scuola secondaria di secondo grado o equivalente (ICAO Livello 6).

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.132
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Qualificazione ADE-A

La qualificazione può essere effettuata dagli istruttori ADC di ADR o di Enti/Società che ne abbiano titolo (“*Qualificazione istruttori esterni*”). L’istruttore ADC, per poter qualificare ADE-A dovrà partecipare ad un corso di aggiornamento svolto da ADR, al termine del quale sarà rilasciato un attestato specifico. L’elenco degli ADE-A qualificati è gestito da ADR. Tutti gli Enti/Società che formano ADE-A tramite i propri istruttori hanno l’obbligo di comunicare i nominativi ad ADR per l’inserimento nell’elenco e l’assegnazione di un identificativo univoco.

Mantenimento qualifica: Per mantenere la qualifica dovranno frequentare ogni 24 mesi un corso di recurrent training con le medesime caratteristiche del primo rilascio seguito da un proficiency check.


Qualificazione ADE-M

La qualificazione è effettuata da Istruttori ADC-M (test) e ADE-M (assessment) ADR tramite corso teorico/pratico abilitazione ADE-M con test di apprendimento e assessment finale. L’elenco degli ADE-M è gestito da ADR.

Mantenimento qualifica: effettuare un corso recurrent ogni 12 mesi con Istruttori ADC-M ADR con test di apprendimento e assessment finale con ADE-M ADR.

Per mantenere la qualifica l’A.D.E. dovrà frequentare ogni 24 mesi un corso di recurrent training con le medesime caratteristiche del primo rilascio.

Come elemento di monitoraggio, ADR richiede a Enti e Società abilitate a provvedere autonomamente alla formazione, l’invio dei record dell’attività erogata al fine di verificare il mantenimento delle competenze ai fini del rinnovo.

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.133
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	23/10/2023

Training Notice

Per diffondere con tempestività agli istruttori esterni aggiornamenti e variazioni dei contenuti formativi (per esempio in attesa dell'aggiornamento del materiale didattico) o per comunicare particolari focus su cui accentuare l'attenzione durante la formazione, Il Training Management di ADR emette dei 'Training Notice' e li trasmette direttamente agli istruttori tramite i recapiti archiviati nei relativi elenchi.

3.1.2.2 Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti

- Per i corsi teorici eseguiti da ADR sia per personale interno che esterno, solitamente viene erogato un test di apprendimento, qualora non venga superata la prima prova, è prevista la possibilità di seguire un secondo tentativo ad un intervallo temporale definito (1 settimana, salvo casi particolari). Qualora anche il secondo tentativo sia disatteso, è prevista la ripetizione dell'intero corso.
- Per l'assessment pratico di rilascio qualifica, eseguito da ADR sia per personale interno che esterno, qualora non venga superata la prova pratica:
 - per personale ADR è previsto un intervento formativo che consiste nella ripetizione di un iter di addestramento teorico/pratico (remedial training) definito dal responsabile dell'operatore in coordinamento con il Training Manager;
 - per personale esterno, sarà cura della Società di appartenenza dell'operatore identificare l'idoneo remedial training.


3.1.3 Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione

Per tutto il personale AdR, Il contenuto dei corsi e le evidenze oggettive della formazione eseguita in ottemperanza ai requisiti del regolamento UE 139/2014 sono archiviati dalla struttura del Training Manager in coordinamento con le strutture dei Post Holder (gli originali dei corsi iniziali, recurrent training, on the job training, proficiency check e assessment sono conservati presso le strutture che li hanno erogati).

L'archiviazione dei dati e delle copie dei documenti avviene utilizzando sistemi dedicati (rete NAS aziendale, SAP, Canopo) che garantiscono la conservazione dei dati. Tramite tali sistemi è possibile tracciare l'addestramento di ogni risorsa censita, verificando che la formazione sia effettuata secondo le frequenze stabilite.

Dettagli di conservazione sono contenuti anche nel Training Manual 1.5 e parte 4.

Per gli operatori di altri enti/organizzazioni, per i quali l'addestramento sia stato erogato tramite istruttori qualificati da ADR, l'archiviazione delle evidenze (Training files per ogni singolo dipendente: data assunzione, area di attività, firme di presenza, date dei corsi, nominativo dell'istruttore e/o dell'esaminatore, prova d'esame ecc.) è a carico del singolo Ente/Organizzazione, che dovrà definire modalità di archiviazione conformi al Reg. EU 139/2014 ADR.OR.D.035 al fine di rendere possibili le verifiche da parte di Training Manager e Compliance Monitoring.

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.134
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check	23/10/2023

Tutte le registrazioni di training devono essere conservate per 4 anni oltre la cessazione del rapporto tra società e operatore.

3.2 Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check

3.2.1 Metodologie e procedure di verifica

Per tutte le qualifiche ADR il proficiency check è descritto all'interno del Training Manual. Per i corsi obbligatori che ADR eroga verso l'esterno il proficiency check ha una frequenza di 24 mesi ed è rappresentato da una prova teorica (test al termine del recurrent training) e, ove applicabile, da una dichiarazione di continuità emessa dal datore di lavoro o da un assessment teorico/pratico eseguito da personale opportunamente qualificato.


In ogni caso il proficiency check include argomenti relativi alle procedure operative di interesse.

3.2.2 Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti

- Per il proficiency check teorico eseguito da ADR sia per personale interno che esterno, solitamente erogato in modalità test, qualora non venga superata la prima prova, è prevista la possibilità di effettuare un secondo tentativo ad un intervallo temporale definito (1 settimana, salvo casi particolari). Qualora anche il secondo tentativo non sia superato, è previsto un intervento formativo che consiste in alcuni casi nella ripetizione del corso (applicabile per personale ADR ed esterni), in altri casi (solo per personale ADR) in un iter di addestramento teorico pratico (remedial training) definito dal responsabile dell'operatore in coordinamento con il Training Manager.
- Per il proficiency check teorico pratico, eseguito da ADR sia per personale interno che esterno, qualora non venga superata la prova pratica:
 - per personale ADR è previsto un intervento formativo che consiste nella ripetizione di un iter di addestramento teorico/pratico (remedial training) definito dal responsabile dell'operatore in coordinamento con il Training Manager;
 - per personale esterno, sarà cura della Società di appartenenza dell'operatore identificare l'idoneo remedial training.

3.2.3 Il processo di validazione per misurare l'efficacia del programma

Tale processo è descritto all'interno del Training Manual 1.6.6 - Efficacia del Training.

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.135
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 16
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check	23/10/2023

3.2.4 Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione

Si veda paragrafo 3.1.3