



Aeroporto Leonardo Da Vinci - Fiumicino

MANUALE DI AEROPORTO – PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

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

SEZIONE 2- Il Sistema di Gestione Aeroportuale

SEZIONE 3- Addestramento e qualifica del personale



Lasciata intenzionalmente in bianco

	Manuale di Aeroporto	MDA FCO-PARTE B
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	Indice	Rev.36 del 30/07/2024

PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE	1
2 RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE.....	1
2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE	1
2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione	3
2.1.1.1 <i>L'Accountable Manager</i>	4
2.1.1.2 <i>Safety & Compliance Monitoring Manager</i>	5
2.1.1.3 <i>Training Manager</i>	6
2.1.1.4 <i>Post Holder Area di Movimento</i>	7
2.1.1.5 <i>Post Holder Area di Manutenzione</i>	10
2.1.1.6 <i>Post Holder Progettazione</i>	12
2.1.1.7 <i>Post Holder Terminal</i>	13
2.1.2 Procedure per la supervisione continua in assenza dei responsabili titolari (Deputy)	15
2.1.3 I comitati aeroportuali	16
2.1.3.1 <i>Safety Review Board</i>	17
2.1.3.2 <i>Safety Action Group (SAG)</i>	18
2.1.3.3 <i>Safety Committee</i>	19
2.1.3.4 <i>Local Runway Safety Team</i>	20
2.1.3.5 <i>Emergency Response Committee</i>	22
2.1.3.6 <i>Altri comitati</i>	23
2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	27
2.2.1 Scopo del Safety Management System.....	27
2.2.2 Safety policy e Safety Objectives.....	29
2.2.2.1 <i>Safety Policy</i>	29
2.2.2.2 <i>Safety Objectives</i>	32
2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety	33
2.2.4 Gestione e revisione documentale.....	35
2.2.4.1 <i>Lista di distribuzione</i>	35
2.2.4.2 <i>Record keeping</i>	35
2.2.5 Identificazione del rischio e valutazione dei pericoli	37
2.2.5.1 <i>Identificazione dei pericoli</i>	38
2.2.5.2 <i>Analisi dei pericoli</i>	39
2.2.5.3 <i>Valutazione del rischio</i>	41
2.2.5.4 <i>Risk Assessment Report e hazard log</i>	45
2.2.6 Azioni di mitigazione del rischio	46
2.2.7 Monitoraggio degli indicatori di Safety.....	48

	Manuale di Aeroporto	MDA FCO-PARTE B
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	Indice	Rev.36 del 30/07/2024

2.2.7.1	<i>Safety Performance indicator (SPI)</i>	49
2.2.7.2	<i>Definizione dei target dei SPI</i>	50
2.2.7.3	<i>Monitoraggio dei SPI</i>	51
2.2.8	Reporting system	52
2.2.8.1	<i>Modalità di segnalazione eventi aeronautici</i>	53
2.2.8.2	<i>Analisi eventi aeronautici</i>	56
2.2.8.3	<i>Monitoraggio azioni correttive</i>	61
2.2.9	Emergency Response Planning	62
2.2.10	Processo di gestione e notifica dei cambiamenti.....	63
2.2.10.1	<i>Scopo e campo di applicazione</i>	63
2.2.10.2	<i>Proposta di Cambiamento</i>	66
2.2.10.3	<i>Descrizione del processo</i>	67
2.2.10.4	<i>Safety assessment</i>	72
2.2.10.5	<i>Software Ground Safety e form B-2-F02</i>	73
2.2.10.6	<i>Modalità di invio change ad ENAC</i>	73
2.2.10.8	<i>Rispetto tempistiche in AIP</i>	73
2.2.11	Safety promotion	74
2.2.11.1	<i>Comunicazione</i>	75
2.2.11.2	<i>Formazione</i>	76
2.2.11.3	<i>Campagne di Safety</i>	77
2.2.11.4	<i>Processo di Pubblicazione documenti di Safety</i>	77
2.2.11.5	<i>Disposizione di Safety</i>	77
2.2.12	Safety Management System output	78
2.3	COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT	79
2.3.1	Principi generali	79
2.3.1.1	<i>Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring</i>	79
2.3.1.2	<i>Definizioni e Acronimi</i>	79
2.3.2	Attività del Compliance Monitoring Management.....	80
2.3.3	Organizzazione del Compliance Monitoring Management.....	81
2.3.3.1	<i>Requisiti di indipendenza</i>	81
2.3.3.2	<i>Accesso</i>	81
2.3.4	Strumenti del Compliance Monitoring Management	82
2.3.5	Processo di Monitoraggio della Compliance	82
2.3.5.1	<i>Master Check List</i>	83
2.3.5.2	<i>Audit program</i>	83

	Manuale di Aeroporto	MDA FCO-PARTE B
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	Indice	Rev.36 del 30/07/2024

2.3.5.3	Attività di verifica programmata - Audit.....	85
2.3.5.4	Inspection.....	87
2.3.5.5	Attività di verifica assegnate a terze parti.....	87
2.3.5.6	Gestione dei Findings.....	87
2.3.5.7	Follow Up Effectiveness (monitoraggio azioni) e Notifica all'AM.....	89
2.3.6	Attività di sorveglianza di ENAC.....	92
2.3.6.1	Compliance Safety Action Group.....	93
2.3.7	Monitoraggio delle Contracted activities.....	93
2.3.7.1	Definizione e mappatura.....	93
2.3.7.2	Controllo e monitoraggio.....	94
2.3.8	Miglioramento Continuo.....	94
2.3.9	Appendici.....	95
2.3.10	Mantenimento delle RegISTRAZIONI.....	95
2.4	GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI.....	96
2.5	SEGNALAZIONE ALLE AUTORITA' COMPETENTI DI EVENTI AERONAUTICI.....	97
2.6	DIVIETO DI USO DI ALCOOL E SOSTANZE STUPEFACENTI; DISPOSIZIONI SULL'UTILIZZO DI MEDICINALI.....	99
2.7	SAFETY PROCEDURES.....	100
2.7.1	Conformità alle direttive di safety;.....	100
2.7.2	Reazione a Problemi di Safety.....	100
2.7.3	Gestione delle Raccomandazioni di Safety emesse dalle Autorità Investigative.....	102
2.8	REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI.....	103
PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE.....		1
3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE.....	1
3.1	Programma di addestramento.....	1
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.....	2
3.1.1.1	PERSONALE ADR.....	2
3.1.1.2	ALTRO PERSONALE.....	3
3.1.1.3	Proficiency lingua italiana.....	14
3.1.1.4	Proficiency lingua inglese.....	15
3.1.2	Procedure di addestramento e qualifica.....	16

	Manuale di Aeroporto	MDA FCO-PARTE B
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	Indice	Rev.36 del 30/07/2024

3.1.2.1 Procedure per l'addestramento e la valutazione di competenza del personale in addestramento 16

3.1.2.2 Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti 26

3.1.3 Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione 27

3.2 Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check 28

3.2.1 Metodologie e procedure di verifica 28

3.2.2 Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti 28

3.2.3 Il processo di validazione per misurare l'efficacia del programma 28

3.2.4 Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione 29

 ADR AEROPORTI DI ROMA	Manuale di Aeroporto	MDA FCO-PARTE B
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	Indice	Rev.36 del 30/07/2024

Lasciata intenzionalmente in bianco

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.1
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2)

2 RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2)

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

- 1) al Regolamento (UE) n. 2018/1139 e alle sue norme attuative; IT 14.2.2014 Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 44/23;
- 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; e
- 3) condizioni particolari e limitazioni relative all'utilizzo dell'aeroporto.

Se si manifestano condizioni di mancanza 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.1
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

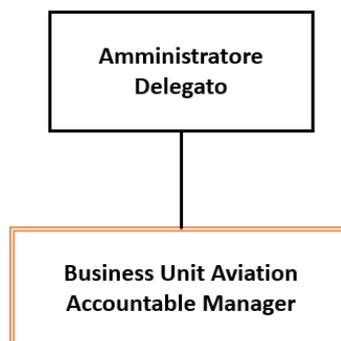
2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

Riferimenti Normativi:

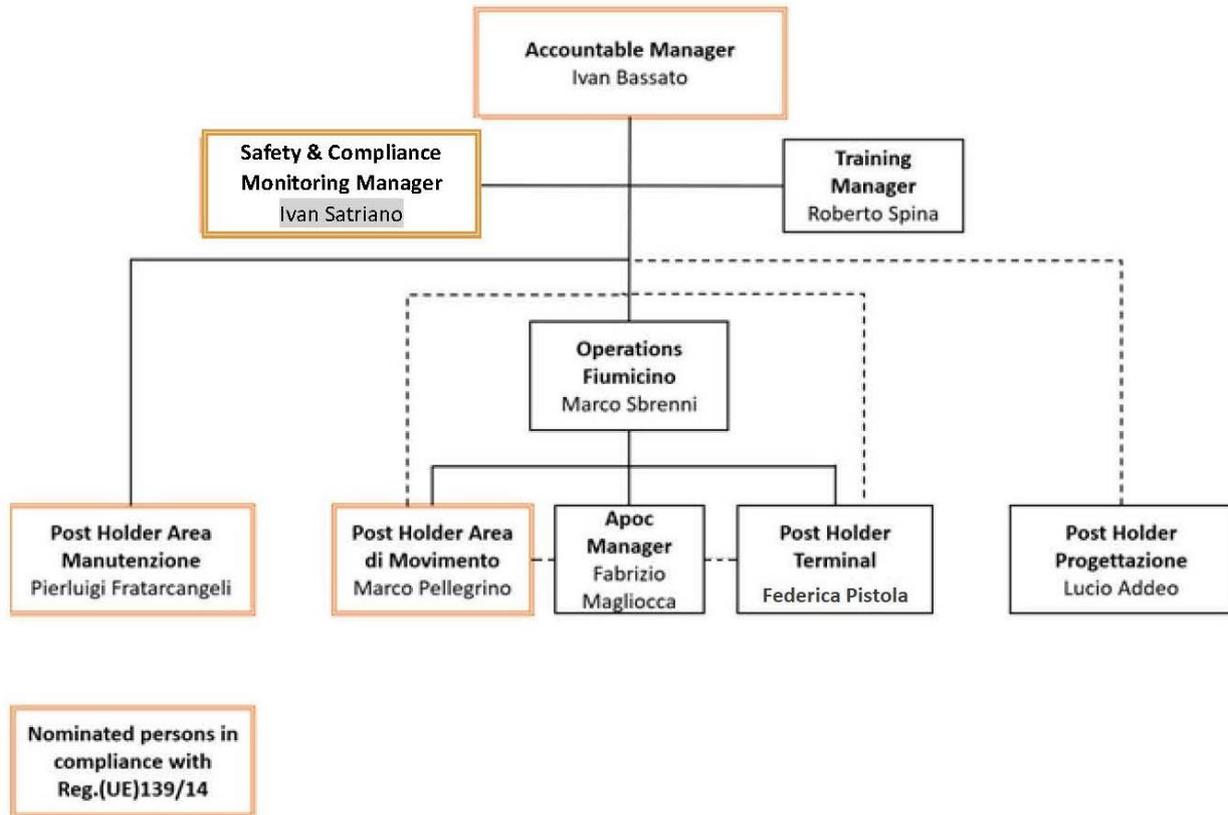
TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	1)
IR	ADR.OR.D.005	c)	
IR	ADR.OR.D.005	d)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (c)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (c)	d)	
IR	ADR.OR.D.015	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	a)	2)
AMC1	ADR.OR.D.015 (a)	b)	
AMC1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

L'organizzazione della Società di Gestione, in conformità ai requisiti del Reg. (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. (UE) n. 139/2014, 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.2
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE



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

Al fine di garantire risorse adeguate in termini di personale è stato redatto il documento B-02_Manpower Plan EASA, appendice al presente manuale, ove è definito:

- il processo con il quale il Gestore garantisce di avere personale sufficiente e qualificato per assicurare le attività necessarie al mantenimento dei requisiti di certificazione;
- il fabbisogno di risorse minimo per assicurare la corretta esecuzione dei processi che rientrano nel perimetro della certificazione ai sensi del Reg. UE n. 139/2014.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.3
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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)	

La conformità ai requisiti del Reg. (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE n. 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS, è gestita attraverso la nomina delle figure di certificazione (nominated persons ai sensi del regolamento) 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 Fiumicino in conformità alla regolamentazione europea.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico
Accountable Manager	Ivan Bassato	ivan.bassato@adr.it	06.6595.1
Safety & Compliance Monitoring Manager	Ivan Satriano	ivan.satriano@adr.it	
Post Holder Area di Movimento	Marco Pellegrino	marco.pellegrino@adr.it	
Post Holder Terminal	Federica Pistola	federica.pistola@adr.it	
Post Holder Progettazione infrastrutture e sistemi	Lucio Addeo	lucio.addeo@adr.it	
Post Holder Manutenzione infrastrutture e sistemi	Pierluigi Fratarcangeli	pierluigi.fratarcangeli@adr.it	
Training Manager	Roberto Spina	roberto.spina@adr.it	

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.4
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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:

- 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); b)	

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

- la disponibilità di risorse necessaria affinché lo scalo di Fiumicino sia adeguato ai requisiti del regolamento (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE n. 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS;
- 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;
- l'adeguamento normativo ai requisiti del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. (UE) n. 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS;
- che i post holders e il Safety and Compliance Monitoring Manager siano consapevoli delle loro responsabilità in materia di controllo, mantenimento e implementazione dei requisiti di Safety dell'Aeroporto di Fiumicino.

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 all'Amministratore Delegato.

L'Accountable Manager viene supportato dal responsabile del settore Operations Fiumicino per quanto attiene gli aspetti di:

- strategia dello sviluppo dei servizi
- la supervisione delle operazioni coordinando gli aspetti operativi dei servizi;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.5
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- il miglioramento continuo dei processi operativi, con particolare focus su qualità, innovazione e sostenibilità;
- i processi di pianificazione e rendicontazione economica e finanziaria, sulla base delle linee guida definite da *Strategic Planning & Regulatory*;
- l'attuazione degli adempimenti ambientali, di salute e di sicurezza sul lavoro.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico
Operations Fiumicino	Marco Sbrenni	marco.sbrenni@adr.it	066595.1

Il ruolo e le responsabilità dell'Operations Manager non hanno impatti ai fini del Reg. (UE) n. 139/2014 e non alterano il rapporto funzionale tra PH e AM.

2.1.1.2 Safety & Compliance Monitoring Manager

Riferimenti Normativi:

TIPO	CODICE	lettere	numeri
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(1)	a)	1); 2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	b)	1)
AMC2	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
IR	ADR.OR.D.015	c)	
AMC1	ADR.OR.D.015 ©	a); b); c); d)	

Presso lo scalo di Fiumicino la Società Aeroporti di Roma ha adottato una soluzione organizzativa che prevede la funzione di Compliance Monitoring sotto la responsabilità del Safety Manager. Tale soluzione organizzativa è stata approvata da ENAC con l'emissione dell'**AltMoC.LIRF.001**.

Nell'ambito delle funzioni previste per il Gestore Aeroportuale dal regolamento (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. (UE) n. 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS il Safety & 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. 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 change management;
- La gestione del sistema di reporting system;
- La gestione degli indicatori di prestazione del sistema di gestione della Safety e relativi report periodici;
- 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 (UE) n. 139/2014 e correlato sistema di audit;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.6
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- 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;
- il coordinamento con i Post Holder e con gli altri soggetti e/o Enti aeroportuali sugli aspetti inerenti la Safety;
- l'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti per quanto attiene la valutazione sulla coerenza complessiva del piano di emergenza rispetto ai criteri di Safety;
- la gestione dei comitati di safety di cui al paragrafo 2.1.3;
- 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;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

Il Safety and Compliance Monitoring Manager si avvale della struttura organizzativa riportata al capitolo 2.2.3 del presente manuale.

L'eventuale modifica del nominativo del Safety and 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 and 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 per il personale dedicato alle operazioni, alla manutenzione ed alla gestione della Safety dello scalo, il Training Manager assicura:

- la definizione dei programmi di addestramento in coordinamento con il Post Holder di riferimento e del Safety & Compliance Monitoring Manager;
- la redazione, anche su indicazione dei Post Holder e del Safety & Compliance Monitoring Manager, del Piano di formazione da sottoporre all'approvazione dell'Accountable Manager per le modifiche significative almeno 1 volta anno;
- la programmazione dei recurrent training e dei proficiency check;
- la gestione delle attività di qualificazione dei formatori interni ed esterni;
- la registrazione delle documentazione atta ad attestare che i requisiti del Regolamento (UE) n. 139/2014 e dei piani ad esso correlati in merito alla qualifica e formazione del personale siano stati soddisfatti;
- la redazione, sentiti i Post Holder e il Safety & Compliance Monitoring Manager, del budget della formazione, che sarà sottoposto all'approvazione dell'Accountable Manager;
- la partecipazione nella individuazione degli Hazard per l'area di riferimento da parte del Safety and Compliance Monitoring Manager;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.7
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- la condivisione, ove coinvolto, dell'analisi dei rischi delle conseguenze degli hazard elaborata dal Safety Management System e relativa accettazione oltre che l'individuazione di eventuali azioni di mitigazione per le parti di competenza;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

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 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 necessità contingenti di remedial 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

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, 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 al considerando 8 del Regolamento (UE) n. 139/2014;
- la gestione dei servizi connessi con il volo di cui all'accordo firmato in adempimento al considerando 8 del Regolamento (UE) n. 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;

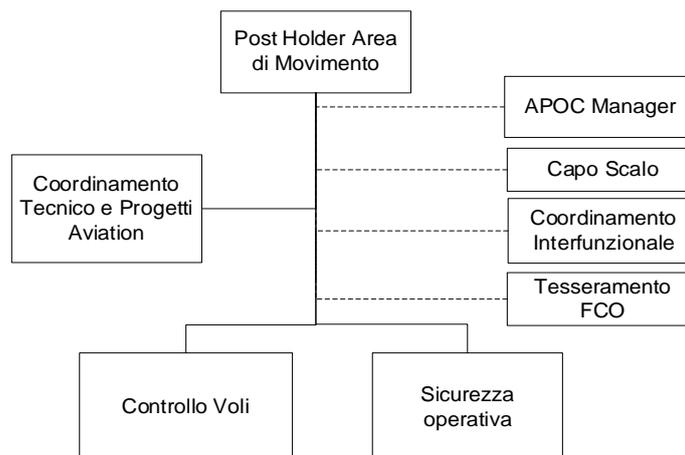
 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.8
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- la valutazione, in coordinamento con il Safety and Compliance Monitoring Manager e 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;
- 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 al considerando 8 del Regolamento (UE) n. 139/2014;
- la comunicazione al Safety and 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 (UE) n. 139/2014;
- la definizione del 'piano neve', la gestione del personale e dei mezzi necessari per lo sgombero della neve;
- il 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;
- l'attuazione, relativamente all'area di competenza, 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 and Compliance Monitoring Manager;
- la condivisione dell'analisi dei rischi delle conseguenze degli hazard elaborata dal Safety Management System e relativa accettazione oltre che l'individuazione di eventuali azioni di mitigazione per le parti di competenza;
- 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 and Compliance Monitoring Manager;
- l'erogazione dei servizi aviation legati al funzionamento operativo in coerenza con gli obiettivi aziendali di efficienza e qualità del servizio;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.9
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- gli adempimenti tecnici relativi alle valutazioni sui messi 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;
- 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;
- la corretta illuminazione diurna e notturna degli ostacoli mobili all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione degli aeromobili;
- la gestione, diretta o indiretta, delle attività appaltate che ricadono nella propria area di responsabilità, inclusi i documenti contrattuali e le comunicazioni legate alla Safety e al Compliance Monitoring;
- in coordinamento con gli altri Post Holder, la conformità in termini di agibilità operativa delle infrastrutture all'atto della messa in esercizio;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

Il Post Holder dell'Area di movimento si avvale della seguente struttura organizzativa:



L'eventuale modifica del nominativo del Post Holder Area di Movimento 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 e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione. Tale modifica rientra nella procedura di change management di cui al Manuale Safety Management System e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety and Compliance Monitoring Manager.

NOTA: l'APOC Manager supporta il Post Holder nel:

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.10
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- nel coordinamento funzionale delle Sale controllo e dei presidi presenti in APOC, anche attraverso le figure dei Capi Scalo, al fine di garantire la business continuity delle operation;
- nella pianificazione di medio/lungo periodo e il preordinamento giornaliero dell'utilizzo delle infrastrutture di Scalo in coerenza con gli obiettivi aziendali di efficienza e qualità del servizio;

Le sale di controllo e i presidi presenti in APOC rimangono sotto la responsabilità diretta delle nominated person.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico
APOC Manager	Fabrizio Magliocca	fabrizio.magliocca@adr.it	066595.1
Deputy APOC Manager	Paolo Mele	paolo.mele@adr.it	

Ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014, le figure non sono soggetta ad accettazione ENAC.

2.1.1.5 Post Holder Area di Manutenzione

Riferimenti Normativi:

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

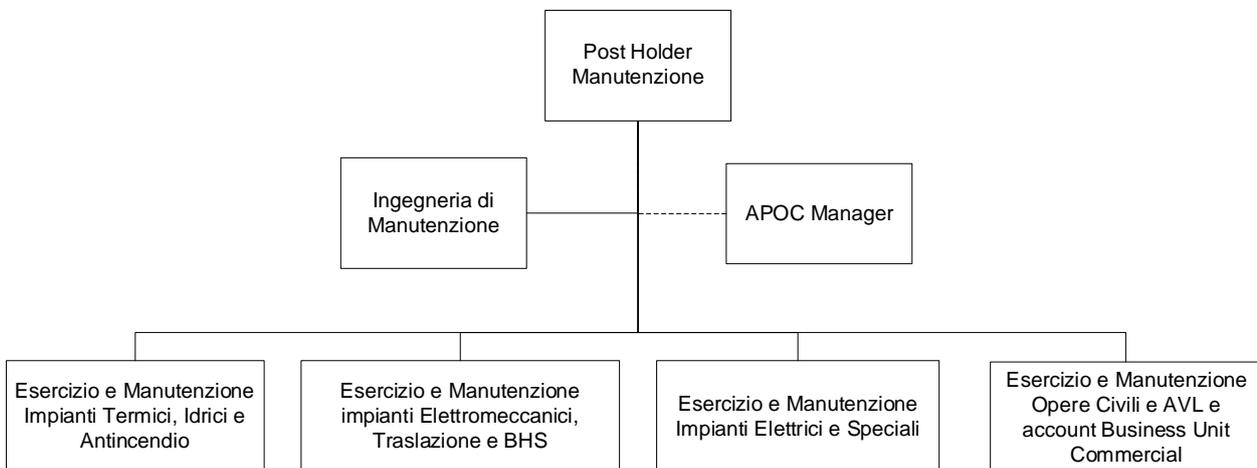
Nell'ambito delle funzioni previste , il Post Holder Area di Manutenzione, assicura:

- 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 (UE) n. 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;
- l'attuazione, relativamente all'area di competenza, delle politiche di Safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal Safety Management System;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.11
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- la partecipazione nella individuazione degli Hazard per l'area di riferimento effettuata dal Safety and Compliance Monitoring Manager;
- la condivisione dell'analisi dei rischi delle conseguenze degli hazard elaborata dal Safety Management System e relativa accettazione oltre che l'individuazione di eventuali azioni di mitigazione per le parti di competenza;
- 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;
- la gestione, diretta o indiretta, delle attività appaltate che ricadono nella propria area di responsabilità, inclusi i documenti contrattuali e le comunicazioni legate alla Safety e al Compliance Monitoring;
- e comunque di quanto necessario a garanzia della gestione e della sorveglianza della manutenzione dell'Aeroporto, per quanto di competenza del Gestore;
- in coordinamento con gli altri Post Holder, la conformità delle infrastrutture ai requisiti CS applicabili all'atto della messa in esercizio;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

Il Post Holder dell'Area di manutenzione si avvale della seguente struttura organizzativa:



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 esamina 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 change management e deve essere accompagnata da apposita

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.12
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety and Compliance Monitoring Manager.

Si veda NOTA al par 2.1.1.4 per il supporto fornito dall'APOC Manager.

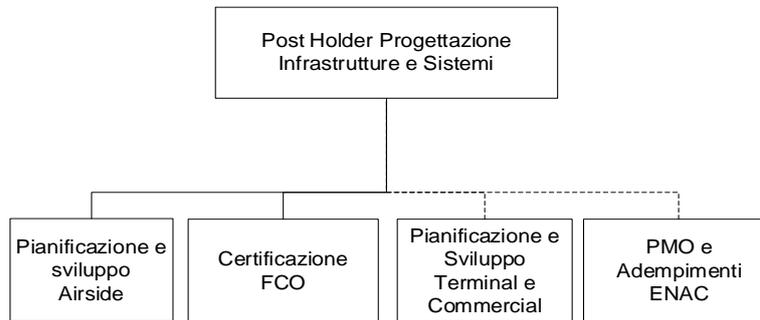
2.1.1.6 Post Holder Progettazione

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, allegata 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;
- l'attuazione, relativamente all'area di competenza, 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 and Compliance Monitoring Manager;
- la condivisione dell'analisi dei rischi delle conseguenze degli hazard elaborata dal Safety Management System e relativa accettazione oltre che l'individuazione di eventuali azioni di mitigazione per le parti di competenza;
- 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 gestione, diretta o indiretta, delle attività appaltate che ricadono nella propria area di responsabilità, inclusi i documenti contrattuali e le comunicazioni legate alla Safety e al Compliance Monitoring;
- e comunque di 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;
- in coordinamento con gli altri Post Holder, la conformità delle infrastrutture ai requisiti CS applicabili all'atto della messa in esercizio;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

Il Post Holder dell'Area di progettazione si avvale della seguente struttura organizzativa:

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.13
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE



L’eventuale modifica del nominativo del Post Holder Area di Progettazione 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 Progettazione e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all’ENAC per valutazione e accettazione. Tale modifica rientra nella procedura di change management e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety and Compliance Monitoring Manager.

2.1.1.7 Post Holder Terminal

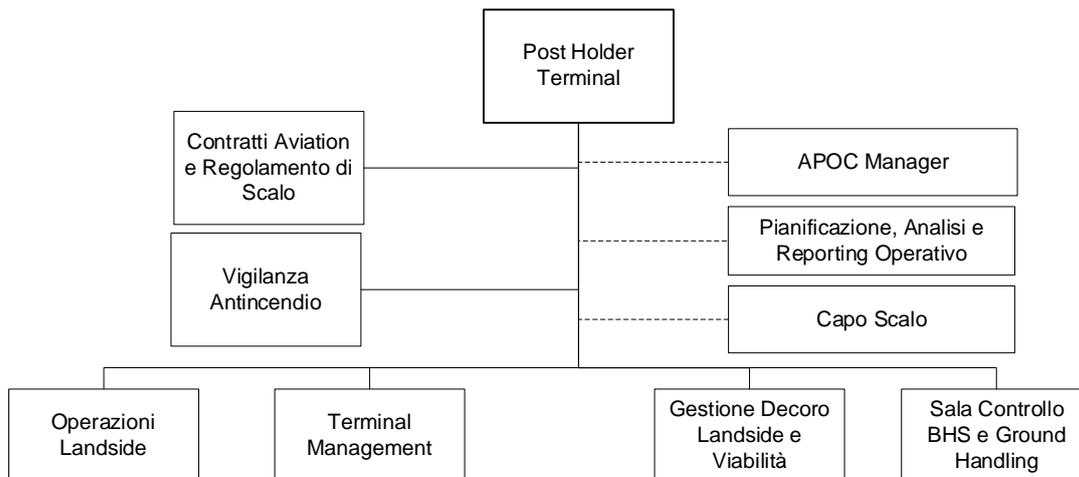
Nell’ambito delle funzioni previste, il Post Holder Terminal, assicura:

- 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 e con il post holder area di movimento;
- lo stato di manutenzione dei mezzi operativi sotto la propria gestione;
- l’attuazione, relativamente all’area di competenza, 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 and Compliance Monitoring Manager;
- la condivisione, ove coinvolto, dell’analisi dei rischi delle conseguenze degli hazard elaborata dal Safety Management System e relativa accettazione oltre che l’individuazione di eventuali azioni di mitigazione per le parti di competenza;
- 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;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.14
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- la gestione, diretta o indiretta, delle attività appaltate che ricadono nella propria area di responsabilità, inclusi i documenti contrattuali e le comunicazioni legate alla Safety e al Compliance Monitoring;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- i controlli di primo livello sui processi di propria responsabilità.

Il Post Holder dell'Area Terminal si avvale della seguente struttura organizzativa:



L'eventuale modifica del nominativo del Post Holder Area 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 Terminal e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione. Tale modifica rientra nella procedura di change management e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety and Compliance Monitoring Manager.

Si veda NOTA al par 2.1.1.4 per il supporto fornito dall'APOC Manager.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.15
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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 e del Safety and Compliance Monitoring Manager, sono individuate e formalizzate (tramite comunicazione organizzativa) delle figure di deputy con la responsabilità di:

- assicurare la supervisione dei processi di competenza, mantenendo gli opportuni collegamenti con gli enti interni/esterni coinvolti, anche in caso di assenza dei Post Holder (o Safety and Compliance Monitoring Manager) per motivi ordinari (ferie, missioni);
- relazionare il Post Holder di riferimento (o il Safety and Compliance Monitoring Manager) sugli eventi critici e di rilievo, attivandolo in caso sia necessario il suo intervento;
- Partecipare ai Safety Action Group a supporto del Safety Review Board.

Laddove non sia identificato un deputy, in caso di assenza del post holder, la supervisione dell'attività viene garantita dai primi riporti della struttura organizzativa, ciascuno per la sua parte di competenza, fermo restando che le responsabilità rimangono in capo al Post Holder e/o Safety and Compliance Monitoring Manager. 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.

La tabella che segue riporta i riferimenti dei deputy nominati sullo Scalo di Fiumicino.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico
Deputy Safety Manager	Eugenio Di Russo	eugenio.dirusso@adr.it	066595.1
Deputy Compliance Monitoring Manager	Daniele Mauriello	daniele.mauriello@adr.it	
Deputy Post Holder area di Movimento	Marco Panetta	marco.panetta@adr.it	
Deputy Post Holder Terminal	TBD	TBD	
Deputy Post Holder Progettazione sedime aeroportuale FCO	Francesco Beltrame	francesco.beltrame@adr.it	
Deputy Post Holder Manutenzione infrastrutture e sistemi	Claudio Pede	claudio.pede@adr.it	
Deputy Training Manager	Roberto Paladino	roberto.paladino@adr.it	

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.16
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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)

Al fine di garantire un impegno diffuso al mantenimento dei requisiti di Safety dello scalo di Fiumicino 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 di safety gestiti dal Gestore Aeroportuale e coordinati dal Safety and Compliance Monitoring Manager, il quale ha cura di:

- verbalizzare gli incontri, laddove previsto;
- pianificare le riunioni avendo cura di, a seconda del tema trattato, coinvolgere i membri strettamente necessari nel rispetto dei criteri generali di efficienza produttiva aziendale;
- coordinare tutte le attività utili a portare l'obiettivo a compimento, compresa la gestione dei piani di azione condivisi nell'ambito di ogni comitato.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.17
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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)

SAFETY REVIEW BOARD

Descrizione: E' un comitato interno della società di gestione che si riunisce periodicamente con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nella attuazione delle politiche di Safety e nella verifica della conformità del management system ai requisiti regolamentari.

Presidente: Accountable Manager

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Movimento; Post Holder Manutenzione; Post Holder Progettazione; Post Holder Terminal, Training Manager e loro deputy

Obbiettivi:

- Definire gli obiettivi di Safety ed i Safety Performance Targets (SPT)
- Monitorare l'andamento della performance di safety rispetto alle politiche e agli obbiettivi stabiliti;
- Revisionare il registro dei rischi individuati, verificandone l'accettabilità
- Monitorare che le azioni di mitigazione associate all'identificazione dei rischi siano implementate nei tempi;
- Monitorare l'efficacia dei processi del Safety management System;
- Assicurare che siano dedicate sufficienti risorse per raggiungere gli obbiettivi di safety.

Standard Agenda:

- Principali eventi di safety;
- Andamento indicatori SPI (ogni 3 mesi) rispetto ai target definiti SPT;
- Andamento indicatori CPI rispetto ai target definiti;
- Avanzamento obbiettivi di Safety (ogni 6 mesi);
- Follow Up azioni precedenti Board;
- Follow Up azioni Safety and Compliance.
- Iniziative di cambiamento attivate (change management)

Frequenza incontri: Almeno 6 volte l'anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.18
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

2.1.3.2 Safety Action Group (SAG)

SAFETY ACTION GROUP (SAG)

Descrizione: Il Safety Action Group è un gruppo permanente o istituito ad hoc per supportare e agire per conto del Safety Review Board. Più di un Safety Action Group può essere istituito in relazione allo scopo del gruppo coinvolgendo figure con specifiche competenze richieste.

Presidente: Post Holder owner del processo legato all'obiettivo di safety

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: I Post Holder e/o loro deputy; Safety & Compliance Monitoring Manager e/o suo deputy; i responsabili e gli specialisti delle funzioni aziendali che, in considerazione dell'obiettivo di Safety da raggiungere, sono coinvolte nei processi attuativi; Stakeholder di processo esterni ad ADR, qualora ritenuto necessario per gli argomenti analizzati.

Obiettivi:

Il Safety Review Board, stabilisce gli obiettivi di safety da portare a termine nei tempi e modi ritenuti opportuni. Il Safety and 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 and 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 Safety Action Group, analizza, altresì le iniziative di cambiamento, secondo quanto riportato nel capitolo riservato al processo di change management..

Ogni Post Holder avrà cura di valutare se integrare il Safety Action Group con altre funzioni specialistiche della propria Direzione. Gli output dei Safety Action Group vengono verbalizzati e portati all'attenzione dei Post holder/Safety & Compliance Monitoring Manager, siano essi presenti o meno alle riunioni di coordinamento.

Standard Agenda:

- agenda in funzione degli obiettivi da portare a termine e delle iniziative di cambiamento.

Frequenza incontri: in funzione degli obiettivi e delle iniziative di cambiamento.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.19
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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

Descrizione: E' 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.

Presidente: Post Holder Area di Movimento

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato

Membri: 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)

Obbiettivi:

- Identificare gli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in apron;
- Ricevere informazioni su eventi significativi e aggiornamenti sul trend dei Safety Performance Indicator rispetto ai target definiti per l'individuazione di soluzioni di miglioramento;
- 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;
- Promuovere programmi di prevenzione FOD;
- 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.

Standard Agenda:

- Principali eventi di safety;
- Andamento indicatori SPI rispetto ai target definiti SPT;
- Focus su argomenti specifici di aviation safety

Frequenza incontri: Almeno 2 incontri/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.20
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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

Descrizione: 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.

Presidente: Post Holder Area di Movimento

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato

Membr: Gestore Aeroportuale (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; Rappresentante delle Associazioni professionali controllori di volo); Soccorso Antincendio (Dirigente del Distaccamento Aeroportuale o suo delegato); Operatori Aerei (Rappresentante AOC; Rappresentante Piloti principale Compagnia aerea; Rappresentanti piloti principali Compagnie Low Cost)

Obbiettivi:

- Identificazione degli 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;
- 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'uopo redatta;
- Monitorare il numero, il tipo e la severità delle runway incursion rispetto ai target definiti, 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;
- Implementare le best practices anche attraverso puntuali benchmarking internazionali;
- 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;
- 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;
- 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;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.21
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

-
- Migliorare i programmi di addestramento al fine di favorire che le abilitazioni alla guida in area di manovra mitigino il rischio di runway incursion;
 - Valutare, attraverso la procedura di change management quando cambiamenti procedurali, infrastrutturali ed organizzativi possono influire sugli standard di sicurezza attesi attraverso valutazioni 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.

Standard Agenda:

- Analisi eventi di runway incursion;
- Andamento indicatori SPI (ogni 3 mesi) rispetto ai target definiti SPT;
- Follow Up azioni precedenti LRST;
- Focus su argomenti specifici di aviation safety

Frequenza incontri: Almeno 4 incontri/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.22
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

2.1.3.5 Emergency Response Committee

EMERGENCY RESPONSE COMMITTEE

Descrizione: L'Emergency Response Committee è un comitato decisionale di tipo strategico dedicato alla corretta gestione delle emergenze, con il compito specifico di analizzare, testare e rivalutare i piani di emergenza aeroportuali.

È coordinato dal gestore aeroportuale ed è composto da rappresentanti accreditati di Soggetti Pubblici e privati coinvolti nella gestione delle emergenze aeroportuali. I membri accreditati del Comitato sono convocati di volta in volta a seconda del tipo di emergenza oggetto di analisi. L'elenco completo ed aggiornato degli Enti e Società coinvolti è riportato nel Piano di Emergenza Aeroportuale.

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato

Membr:

Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (Direttore di Aeroporto)
 Gestore Aeroportuale (Safety 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)
 Capitaneria di Porto (Dirigente o suo delegato)
 Polizia Municipale (Dirigente o suo delegato)

Obbiettivi:

- Identificazione e revisione periodica degli scenari relativi a eventi critici aeroportuali;
- Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di crisi;
- Garantire il Coordinamento del Piano Emergenza Aeroportuale con i piani di emergenza territoriali e di altre organizzazioni, coinvolgendo a tal fine nell'ERC gli Enti e le Società operanti al di fuori del sedime aeroportuale;
- Assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di eventi;
- Attuazione del de-briefing delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti al PEA definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento che ogni soggetto, per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione degli eventi;
- Condivisione e approvazione di tutte le parti del PEA e dei suoi aggiornamenti;
- Condivisione delle informazioni relative a best practice adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione degli eventi critici;
- Valutazione periodica dell'elenco dei sistemi di allarme, delle dotazioni e delle attrezzature che il gestore rende disponibili ai fini della gestione delle emergenze;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.23
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

Standard Agenda:

- A seconda delle esigenze relative alla pianificazione delle emergenze

Frequenza incontri: Almeno 3 incontri/anno

2.1.3.6 Altri comitati

In virtù del ruolo di coordinatore di cui il gestore è investito ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014, sono stati convocati/istituiti ulteriori Comitati/Gruppi di Lavoro volti a migliorare la comunicazione e i processi decisionali tra i soggetti pubblici e privati operanti sullo Scalo di Fiumicino.

MANAGEMENT TEAM ADR-VVF

Descrizione: tavolo di lavoro tecnico istituito nell'ambito dell'Accordo Quadro tra il Gestore e il Comando Provinciale VVF di Roma.

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Area di Movimento (ADR), Safety and Compliance Monitoring Manager (ADR), Responsabile settore aeroporti del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (VVF).

Obbiettivi:

- Condividere e analizzare problematiche inerenti il mantenimento dei livelli di safety sullo Scalo di Fiumicino per le operazioni airside relativamente al servizio antincendio per il trasporto aereo nel rispetto di ruoli e responsabilità che la normativa nazionale affida ai VVF ;

Il gruppo di lavoro può essere allargato, a seconda dei temi trattati, ad altre figure appartenenti alle due parti.

Standard Agenda:

- In funzione degli argomenti specifici da trattare

Frequenza incontri: Almeno 3 incontri/anno

GDL AMMINISTRAZIONI LOCALI

Descrizione: tavolo di lavoro tecnico che coinvolge gli Enti territoriali e il Gestore.

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Area di Movimento (ADR), Safety and Compliance Monitoring Manager (ADR); Responsabile settore aeroporti del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (VVF), Sindaco del Comune di Fiumicino (o suo delegato), Comandante Corpo Polizia Locale del Comune di Fiumicino (o suo delegato), Protezione civile locale.

Obbiettivi:

- Coordinamento delle azioni necessarie alla mitigazione dei rischi che il territorio può generare e che possono compromettere le operazioni degli aeromobili e/o la gestione di un eventuale evento accidentale in conformità a quanto disciplinato dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e normative affine e dalla normativa nazionale in materia di responsabilità nell'intorno aeroportuale

Standard Agenda:

- In funzione degli argomenti specifici da trattare

Frequenza incontri: Almeno 2 incontri/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.24
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

GDL ENTI DI STATO

Descrizione: gruppo di coordinamento tra il Gestore e gli Enti di Stato operanti sullo Scalo

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Area di Movimento (ADR); Safety and Compliance Monitoring Manager (ADR), Security Manager (ADR), Polizia di Stato (Dirigente o suo delegato), Carabinieri (Dirigente o suo delegato), Guardia di Finanza (Dirigente o suo delegato)

Obbiettivi:

- Coordinamento delle azioni necessarie alla mitigazione dei rischi in area di movimento dove risulta utile il supporto delle Forze dell'Ordine con particolare riferimento alle azioni scaturite nell'ambito del Piano di Emergenza Aeroportuale

Standard Agenda:

- In funzione degli argomenti specifici da trattare

Frequenza incontri: Almeno 2 incontri/anno

FUELLING MANAGEMENT TEAM

Descrizione: gruppo di lavoro tecnico istituito al fine di coordinare la comunicazione su temi di qualità carburante e le procedure di rifornimento carburante tra il Gestore e i soggetti operanti sullo Scalo.

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Area di Movimento o suo delegato (ADR); Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato (ADR); Concessionario gestore deposito; Società di rifornimento aeromobili (Into-plane).

Obbiettivi:

- Coordinamento e Comunicazione tra gli enti/società coinvolte nel processo di gestione della Qualità del Carburante, ai fini del mantenimento di standard elevati di Safety delle Operazioni Aeroportuali e nel processo di rifornimento di carburante.

Standard Agenda:

- Stato delle azioni;
- Andamento della fornitura;
- Attività in airside con potenziale impatto sulla qualità carburante e sulle procedure di rifornimento;
- Problematiche emerse (qualità, procedure rifornimento e sversamenti);
- Andamento indicatori di performance;
- Aggiornamenti normativi;
- Proposte di miglioramento;
- Aggiornamento stato delle azioni.

Frequenza incontri: Almeno 4 incontri/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.25
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

GROUND HANDLING SAFETY TEAM

Descrizione: gruppo di coordinamento tra il Gestore e le principali Società di Handling operanti sullo Scalo

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membri: Post Holder Area di Movimento o suo delegato (ADR); Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato (ADR), Training Manager o suo delegato (ADR), referenti safety Società di full handling e supervision rampa.

Obbiettivi:

- Comitato istituito al fine di armonizzare le comunicazioni tra i soggetti operanti sullo Scalo direttamente coinvolti nella gestione delle attività di ground handling, ai fini di garantire il rispetto dei requisiti di safety previsti dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e normativa affine.
-

Standard Agenda:

- Stato delle azioni;
 - Andamento degli eventi: eventi/criticità riscontrate nell'ambito delle attività di handling;
 - Attività Airside previste che potrebbero influenzare le attività di handling;
 - Aggiornamenti Normativi Tecnici sulle attività di handling/standardizzazione procedure;
 - Proposte di Miglioramento;
 - Definizione Azioni;
-

Frequenza incontri: Almeno 4 incontri/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.26
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

GDL SOCIETÀ DI MANUTENZIONE AERONAUTICA

Descrizione: gruppo di coordinamento tra il Gestore e le società che operano nell'ambito della manutenzione aeromobili.

Coordinatore: Safety and Compliance Monitoring Manager

Membr: Post Holder Area di Movimento o suo delegato (ADR); Safety and Compliance Monitoring Manager o suo delegato (ADR), referenti Società di manutenzione aeromobili operanti sullo Scalo

Obbiettivi:

- Comitato istituito al fine di garantire l'efficace ed efficiente coordinamento tra il Gestore Aeroportuale le Società / gli Enti coinvolte/i nelle attività di manutenzione aeronautica, ai fini ai fini di garantire il rispetto dei requisiti di safety previsti dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e normativa affine.

Standard Agenda:

- Action Status;
- Andamento degli eventi: eventi/criticità riscontrate sullo scalo;
- Aggiornamenti Normativi Tecnici sulle attività di manutenzione aeronautica che hanno impatto sulla Safety/standardizzazione procedure;
- Proposte di Miglioramento;
- Definizione Azioni.

Frequenza incontri: Almeno 1 incontro/anno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.27
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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)

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)

La parola sicurezza ha origine dal latino “sine cura”, cioè assenza di preoccupazione. Per Aviation Safety (di seguito nominata safety) si intende, ai fini del presente documento, “la condizione ideale raggiunta attraverso quel complesso di attività finalizzate alla prevenzione degli incidenti che coinvolgono aeromobili e loro occupanti e quindi alla tutela della pubblica incolumità e dalla conservazione del patrimonio aeronautico”. La Safety così intesa non è una condizione permanente, ma risulta essere un obiettivo cui tendere attraverso un continuo processo di miglioramento.

L’ICAO (International Civil Aviation Organization) definisce Safety “la situazione in cui il rischio di danni alle persone o alla proprietà è ridotto attraverso un processo costante di identificazione dei pericoli e gestione del rischio”.

Il Safety Management è una disciplina, basata sull’applicazione di speciali tecniche di gestione sistematica, finalizzata alla identificazione e al controllo di eventi o condizioni indesiderate lungo tutto il ciclo di vita di un progetto, programma o attività. L’obiettivo principale è la prevenzione degli incidenti. La prevenzione di incidenti può essere conseguita tramite l’identificazione, la valutazione, l’eliminazione o il controllo dei cosiddetti safety-related hazards fino a livelli considerati accettabili e controllabili. L’implementazione di una SMS richiede il coinvolgimento dei più alti livelli gestionali al fine di perseguire un programma che assicuri:

- la definizione di una filosofia di gestione che riconosca sempre l’esistenza di potenziali criticità per la sicurezza, definisca gli standard organizzativi e confermi che la sicurezza è responsabilità di tutti;
- la determinazione di una strategia per il raggiungimento della sicurezza tramite l’identificazione di chiare responsabilità, ruoli e priorità aziendali;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.28
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

- verifiche continue sulla realtà aziendale tramite adeguate ed efficaci procedure che valorizzino l'importanza di una cultura positiva della sicurezza e prevedano azioni correttive laddove vengono identificate eventuali criticità.

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 Fiumicino.

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 Regolamento (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. (UE) n. 139/2014 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.29
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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 (b)(2)	a)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	5)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	a)	6)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	b)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	b)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	b)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	b)	3)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	c)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(2)	c)	3)

2.2.2.1 Safety Policy

Di seguito si riporta la Safety Policy attualmente in vigore, sottoscritta dall'Accountable Manager in data 21/07/2020 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.30
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM



Safety Policy

La Safety è il valore alla base del core business di Aeroporti di Roma.

L'Accountable Manager e tutto il Management di Aeroporti di Roma si impegnano a stabilire, sviluppare, mantenere e migliorare costantemente strategie e processi per garantire che tutte le operazioni aeronautiche siano eseguite in un contesto di risorse adeguate, al fine di raggiungere i più elevati livelli di safety possibili.

A partire dall'Accountable Manager, tutti i dipendenti sono responsabili del raggiungimento di tali livelli di safety.

Il nostro impegno consiste nel:

- **Assicurare che la safety sia il valore alla base delle attività**
per tutti i manager e dipendenti;
- **Garantire la gestione della safety**
mediante il ricorso ad adeguate risorse, facendo sì che ciò produca nell'organizzazione una cultura che stimoli l'adozione di prassi sicure;
- **Definire chiaramente le responsabilità per tutto il personale,**
manager e dipendenti, ed il loro coinvolgimento nella gestione e nel raggiungimento delle performance di safety dell'organizzazione;
- **Assicurare che siano impiegate sufficienti risorse umane**
con adeguate competenze e formazione;
- **Garantire la formazione sulla safety**
a tutte le unità del personale in base al loro ruolo;
- **Stabilire e attuare processi di individuazione dei pericoli e di gestione dei rischi,**
per eliminare o mitigare ad un livello di accettabilità i rischi legati alle operazioni degli aeromobili;
- **Incoraggiare la segnalazione di eventi aeronautici**
utili all'individuazione delle root causes e azioni di mitigazione promuovendo la just culture;
- **Garantire che nessuna misura punitiva o sanzionatoria venga adottata**
nei confronti dei dipendenti che riportino problematiche di safety, fatto salvo che tale segnalazione non indichi che è stato commesso un atto illecito, negligenza grave, o inadempimento deliberato o volontario di regolamenti o procedure;
- **Definire e misurare i livelli di safety performance**
attraverso adeguati safety indicators e definire realistici target anche secondo logiche di *benchmarking* internazionale;
- **Promuovere il miglioramento continuo**
attraverso un continuo processo di monitoraggio, raggiungimento ed innalzamento delle performance di safety;
- **Assicurare la fornitura dei servizi di apron management**
attraverso l'attuazione di quanto previsto dal Manuale di Aeroporto per le parti di competenza;
- **Rispettare i requisiti e le norme legislative e regolamentari**
e perseguire, laddove attuabile, le *best practice* internazionali;
- **Verificare che le terze parti**
che effettuano operazioni in airside, operino nel rispetto dei criteri di safety stabiliti a livello locale, nazionale ed internazionale.

Fiumicino, 29/05/2024

L'Accountable Manager
Ivan Bassato

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.31
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM



Safety Policy

Safety is the value behind the core business of Aeroporti di Roma.

The Accountable Manager and all the Management of Aeroporti di Roma are committed to establishing, developing, maintaining and continuously improving strategies and processes to ensure that all aeronautical operations are performed in an environment of adequate resources, in order to achieve the highest levels of safety.

Starting with the Accountable Manager, all the employees are responsible for achieving these safety levels.

Our commitment is to:

- **Ensure that safety is the underlying value** for all managers and employees;
- **Ensure the management of safety** through the use of appropriate resources, ensuring that this produces a culture in the organisation that stimulates the adoption of safe practices;
- **Clearly define responsibilities for all personnel,** managers and employees, and their involvement in the management and achievement of the organisation's safety performance;
- **Ensure that sufficient human resources are deployed** with adequate skills and training;
- **Provide safety training** to all staff according with their role;
- **Establish and implement hazard identification and risk management processes** to eliminate or mitigate to an acceptable level the risks associated with aircraft operations;
- **Encourage the reporting of aviation events** useful for the identification of root causes and mitigation actions by promoting just culture;
- **Ensure that no punitive or sanctioning measures are taken** against employees who report safety issues, unless such a report indicates that an unlawful act, gross negligence, or deliberate or wilful failure to comply with regulations or procedures has been committed;
- **Define and measure levels of safety performance** through appropriate safety indicators and define realistic targets also according to international *benchmarking*;
- **Promote continuous improvement** through a continuous process of monitoring, achieving and raising safety performance;
- **Ensure the provision of apron management services** through the implementation of the provisions of the Airport Manual for the relevant parts;
- **Comply with rules and procedures** and pursue, where practicable, international best practices;
- **Ensure that third parties** that carry out airside operations are compliant with local, national and international safety standards;

Fiumicino, 29/05/2024

The Accountable Manager
Ivan Bassato

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.32
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

2.2.2.2 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 riportato al par. 2.2.7.

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 Objective sono elencati nell'appendice alla Parte B-2-A2 – Safety Objective e sono monitorati annualmente nel Safety Review Board.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.33
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety

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 safety dello scalo nonché dello svolgimento dei processi sotto il loro controllo in adempimento ai requisiti essenziali del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. (UE) n. 139/2014.

Tutto il personale chiave per la Safety è altresì coinvolto, a partire dai Post Holder, nell'efficace funzionamento del SMS attraverso la partecipazione ai comitati aeroportuali di cui al paragrafo 2.1.3 del presente Manuale, nonché al Reporting di eventi di Safety in ottemperanza alle disposizioni di cui al paragrafo 2.2.8 del presente Manuale e al rispetto delle Disposizioni di Safety di cui ai volumi 1-6 E-15 DDS applicabili.

Il Safety and Compliance Monitoring Manager è responsabile del Safety Management System e di tutti i processi descritti all'interno del presente capitolo. Di seguito l'organigramma della struttura Safety and Compliance:



È fatto obbligo al Safety and Compliance Monitoring Manager condividere le risultanze dei rapporti di investigazione, degli audit e delle valutazioni del rischio con i Post Holder di riferimento.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.34
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

Il Safety & Compliance Monitoring Manager è inquadrato all'interno delle figure di certificazione garantendo un diretto riporto all'Accountable Manager e l'opportuna indipendenza dalle figure dei post holder.

I nominativi responsabili delle caselle organizzative raffigurate nell'organigramma sopra raffigurati, sono riportati nella comunicazione organizzativa pertinente.

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 risk register;
- 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 e con l'analisi e l'investigazione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici;
- 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 degli altri Comitati riportati al par.2.1.3.6;
- 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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.35
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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 della efficacia e l'aggiornamento dei Capitoli relativi al Safety Management System e Compliance Monitoring Management 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 dei Capitoli relativi al Safety Management System e Compliance Monitoring Management sono eseguiti in ottemperanza alla Sezione 0-Parte A del Manuale di Aeroporto.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager cura l'aggiornamento, diffusione e archiviazione del Manuale di aeroporto attraverso il record keeper alle sue dirette dipendenze.

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 e approvazione a cura dal Safety & Compliance Monitoring Manager e/o suoi Deputy.

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 Record keeping

Una copia cartacea del documento è custodita presso il record keeper del Safety & Compliance Monitoring Manager.

Una copia informatica controllata, in formato PDF, del documento è archiviata nel server aziendale.

La matrice che segue riporta, il luogo di archiviazione, il tipo di archiviazione e gli anni di archiviazione di tutti documenti del Safety & Compliance Monitoring Management che sono oggetto di rigida osservanza della procedura di controllo documentale:

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.36
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM
			Rev.36 30/07/2024

DOCUMENTO	FORMATO	ARCHIVIAZIONE CARTACEA	ARCHIVIAZIONE ELETTRONICA	DURATA ARCHIVIAZIONE (ANNI)
Hazard list	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Valutazioni del rischio	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Segnalazioni Reporting System	Elettronico	/	Sistema informatico SMS	10 anni
Rapporti di Audit	Elettronico Cartaceo (solo Audit II Parte)	Presso ufficio Record Keeping S&CMM	Sistema informatico SMS	10 anni
Rapporti di investigazione	Elettronico	/	Server aziendale	Illimitata
Safety Notices	Elettronico	/	Server aziendale	Illimitata
Verbali Safety Committee	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Verbali Emergency Response Committee	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Verbali Safety Review Board	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Verbali Local Runway Safety Team	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Safety Promotion	Elettronico	/	Server aziendale	10 anni
Manuale di Aeroporto, appendici e allegati.	Elettronico Cartaceo	Presso ufficio Record Keeping S&CMM	Server aziendale	5 anni
Monitoraggio Indicatori di Safety	Elettronico	/	Server aziendale	5 anni
Rapporto di Safety annuale (Annual Safety review)	Elettronico Cartaceo	Presso ufficio Record Keeping S&CMM	Server aziendale	5 anni
Relazioni di cambiamento (Change management report)	Elettronico	/	Server aziendale	5 anni

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.37
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.5 Identificazione del rischio e valutazione dei pericoli

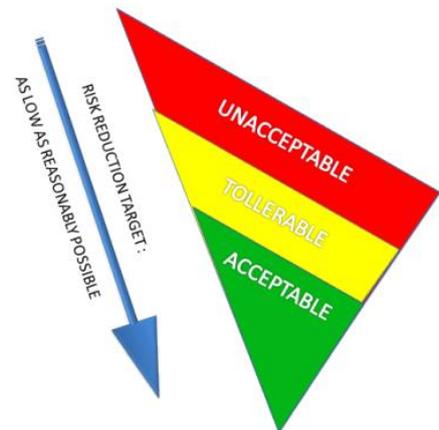
Riferimenti Normativi:

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)

Il processo di Safety Risk Management rappresenta un processo continuo e 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 eliminare o mitigare ad un livello di accettabilità i rischi legati alle operazioni degli aeromobili.

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, evento o circostanza che può portare o contribuire a un evento indesiderato o imprevisto.
- **RISK:** la possibilità che una condizione di pericolo possa manifestarsi in eventi non desiderati, espressa in funzione di frequenza di accadimento e della severità delle conseguenze.



Una corretta valutazione del rischio dunque si basa sulla raccolta oggettiva di dati relativi a frequenza e severità 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.

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.38
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.5.1 Identificazione dei pericoli

Riferimenti Normativi

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

Il processo di hazard identification di ADR è basato sull'applicazione della tecnica del brain storming nell'ambito del Safety Action Group (formalmente istituito), ovvero nell'ambito di un gruppo di figure esperte del settore.

Supportato dall'esperienza dei suoi membri, nonché dai principali riferimenti internazionali (ICAO, CAA, EICAST), il SAG ha individuato le aree soggette 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

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 integrazioni alla lista di hazard possono derivare da :

- Risultanze del Reporting System;
- Risultanze dell'attività di auditing;
- 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 investigazione / 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 stata data una descrizione e la definizione del undesirable operational state (UOS) secondo le definizioni di seguito riportate :

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.39
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

HAZARD	A hazard is a condition or an object with the potential to cause death, injuries to personnel, damage to equipment or structures, loss of material, or reduction of the ability to perform a prescribed function. (ICAO)
UNDESIRABLE OPERATIONAL STATE	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). (ARMS)

2.2.5.2 *Analisi dei pericoli*

L'analisi degli hazard consente la valutazione del livello di rischio delle conseguenze associate e la successiva individuazione delle opportune misure di mitigazione/miglioramento. Lo scopo di tale 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. 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 oppure da esigenze legate a significativi cambiamenti.

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'individuare l'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 ad aeromobili, mezzi, attrezzature o infrastrutture, inabilità ad eseguire una determinata funzione come effetto del 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 nel sistema di reporting del SMS sarà possibile riportare in questa sezione il numero di eventi, le relative tipologie e le severità registrate. I dati potranno

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.40
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

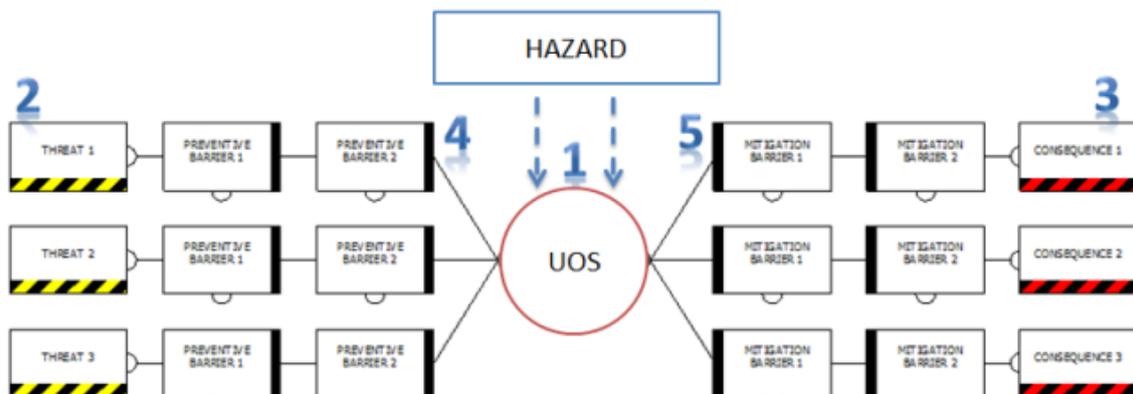
essere completati con le valutazioni delle indagini effettuate e con la distribuzione delle tipologie di cause riscontrate per detti eventi. Nell'analisi delle occorrenze si terrà conto oltre che ai singoli eventi anche alla loro distribuzione temporale e quindi al loro trend. La successiva valutazione del rischio farà riferimento proprio a tali dati.

Fase 4,5 – Individuazione delle barriere

La barriere possono essere di tipo preventivo o di mitigazione. Le prime costituiscono un elemento di controllo al fine di ridurre la possibilità di manifestazione del UOS a fronte di una determinata minaccia. Le seconde costituiscono un elemento di mitigazione delle possibili conseguenze derivanti dal 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, gli enti / processi auditati e gli eventuali rilievi effettuati che risultano ancora aperti, indicandone tempi di chiusura e/o eventuali scadenze non rispettate.

La rappresentazione grafica di quanto emerso da queste fasi di analisi consente di visualizzare tutti gli elementi rilevanti per l'hazard identificato e costituisce la base di lavoro per la valutazione del rischio.



La fase di analisi viene condivisa nell'ambito dei SAG coordinati da personale SMS con il coinvolgimento del Safety & Compliance Monitoring Manager, dei Post Holders interessati e di personale esperto interno o esterno¹ ad ADR. Nell'ambito di tale analisi si procede alla compilazione del hazard log, la cui descrizione è riportata al relativo paragrafo.

¹ Nell'ambito del programma di prevenzione dei rischi da impatto con fauna selvatica, vengono svolti coordinamenti anche con l'esperto ornitologo responsabile dell'elaborazione della "Relazione Annuale Wildlife", sia in occasione dell'aggiornamento del Risk Assessment Report HZ.INV.07 - "Wildlife on airfield" - sia con cadenza annuale, a fronte dell'emissione della nuova relazione annuale, al fine di verificare ed eventualmente integrare e rendere reciprocamente coerenti le due valutazioni.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.41
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.5.3 Valutazione del rischio

Il risk assessment è l'analisi dei rischi per la sicurezza delle conseguenze degli hazard che sono stati determinati. L'analisi dei rischi scompone il rischio in due componenti: la probabilità del verificarsi di un evento o condizione dannosa, e la severità dell'evento o condizione, se questo dovesse accadere.

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.

Probabilità – definizioni				
Estremamente improbabile 1	Improbabile 2	Remoto 3	Occasionale 4	Frequente 5
Evento con una probabilità di accadimento numerica inferiore a 1×10^{-9} , in relazione al numero totale di operazioni / movimenti (frequenza di accadimento oltre 100 anni).	Evento con una probabilità di accadimento numerica inferiore a 1×10^{-7} , ma maggiore o uguale a 1×10^{-9} , in relazione al numero totale di operazioni / movimenti (frequenza di accadimento una volta ogni 10-100 anni).	Evento con una probabilità di accadimento numerica inferiore a 1×10^{-5} , ma maggiore o uguale a 1×10^{-7} , in relazione al numero totale di operazioni / movimenti (frequenza di accadimento una volta all'anno).	Evento con una probabilità di accadimento numerica inferiore a 1×10^{-3} , ma maggiore o uguale a 1×10^{-5} , in relazione al numero totale di operazioni / movimenti (frequenza di accadimento una volta al mese).	Evento con una probabilità di accadimento numerica maggiore o uguale a 1×10^{-3} , in relazione al numero totale di operazioni / movimenti (frequenza di accadimento una volta alla settimana).

- **SEVERITA'**

Al fine di valutare la severità di una conseguenza sono stati definiti parametri di riferimento associati a 2 categorie : Lesioni a persone e Danni a beni.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.42
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

In relazione a queste categorie sono definiti 5 livelli di severità (rif. DOC ICAO 9859 e DOC ICAO 9981 - Table I-3-Att B-1):

SEVERITÀ	Significato	Esempi
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
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 dell'aeromobile/del bene significativo 	<ul style="list-style-type: none"> - Runway Incursion con potenziale rischio di collisione; estreme azioni di scampo per evitare la collisione - Tentativo di decollo o atterraggio su pista chiusa od occupata - Eventi legati alle fasi di decollo e atterraggio quali overrun o undershoot
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 - Danneggiamento aeromobile/bene - Lesioni lievi 	<ul style="list-style-type: none"> - Runway Incursion con ampio margine – in tempo e spazio – di recupero (nessun rischio di collisione) - Collisione di aeromobile con ostacoli in apron o durante la manovra di parcheggio - Persona caduta da altezza elevata - Mancato atterraggio con toccata dell'estremità alare con il suolo - Cospicuo versamento di carburante in prossimità di aeromobile con passeggeri a bordo
Minor D	<ul style="list-style-type: none"> - Seccatura; lesioni lievi che non richiedono accertamenti medici - Limitazioni operative - Utilizzo di procedure di emergenza - Danneggiamento sfiorato o trascurabile dell'aeromobile/del bene 	<ul style="list-style-type: none"> - Frenata improvvisa durante l'atterraggio o il taxi - Danneggiamento a beni dovuto a jet blast - Materiale sparso in piazzola - Collisione tra mezzi su viabilità veicolare - Rottura barra di traino durante la manovra di push-back (danneggiamento all'aeromobile) - Leggero superamento del carico massimo al decollo senza conseguenze di Safety - Contatto di aeromobile con pontile passeggeri senza danneggiamento che ne richieda riparazione immediata - Sbilanciamento forklift - Istruzioni/procedure taxi complesse
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"> - Leggero incremento della distanza di frenata - Temporanea rottura delle fences dovuta al forte vento - Perdita bagaglio da materiale rotabile

Safety Action Group e modalità di valutazione

La valutazione del rischio (inerente e residuo) viene svolta nell'ambito di un SAG coordinato da personale del Safety Management System con il supporto di esperti qualificati dell'area di interesse.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.43
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

Dal momento che la valutazione del rischio inerente non tiene conto delle barriere implementate a mitigazione del rischio, la sua valutazione viene svolta in maniera prettamente qualitativa considerando il “worst credible case” in termini di severità ed una probabilità frequente di accadimento.

La valutazione del rischio residuo delle conseguenze di un UOS individuate in fase di analisi può essere supportata, qualora disponibili, da occorrenze registrate all’interno del reporting system la cui frequenza di accadimento è influenzata dalle barriere presenti.

In ogni caso il principio alla base dell’assegnazione di severità e probabilità è quello di fare riferimento al “Worst credible case”.

La matrice utilizzata consente la chiara identificazione dei livelli di rischio inerente e residuo.

Probabilità Rischio						
EXTREMELY IMPROBABLE 1	IMPROBABLE 2	REMOTE 3	OCCASIONAL 4	FREQUENT 5		
1A	2A	3A	4A	5A	CATASTROFIC A	Severità Rischio
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	

Una volta stabilito il livello di rischio residuo associato alle conseguenze, viene valutato se tale rischio sia accettabile o meno. La matrice utilizzata (sopra rappresentata) consente la chiara identificazione dei livelli di rischio residuo e relativa accettabilità o meno.

Il rischio residuo è definito inaccettabile, tollerabile o accettabile e di seguito si riporta la descrizione delle azioni da adottare nei casi individuati:

- **INACCETTABILE** (colore rosso):

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.44
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Devono essere attuate immediate azioni mitigatrici al fine di ridurre tale livello ad un valore almeno tollerabile, prima della ripresa delle operazioni.

➤ **TOLLERABILE** (colore giallo):

Devono essere valutate delle azioni mitigatrici.

➤ **ACCETTABILE** (colore verde):

Nessuna azione risulta necessaria. Eventuali azioni di miglioramento possono essere intraprese ai fini di ottimizzazione delle operazioni.

Importante sottolineare che il rischio tollerabile può essere generato dalla probabilità di accadimento del peggior caso credibile e per quanto possa essere mitigato in termini di probabilità, la severità potrebbe essere tale da far ricadere il rischio in tale area.

Il rischio residuo, ovvero il rischio che si ottiene con la efficacia ed efficienza delle barriere identificate risulta accettato seppur collocato nella matrice del rischio di colore giallo.

L'area della matrice individua, infatti, la probabilità e magnitudo che il peggior caso credibile possa accadere e che quindi più barriere identificate in contemporanea possano non risultare efficaci per circostanze non facilmente prevedibili anche in considerazioni dei principi di fattore umano e che, come conseguenza si generi un incidente.

Tutti i rischi con barriere identificate efficaci sono da considerarsi, pertanto, accettabili. La valutazione del rischio inerente e/o residuo 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;

Accettazione del rischio

Una volta stabilito il livello di rischio residuo associato, 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, valutano l'accettabilità o meno del rischio sottoscrivendo il documento di valutazione.

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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.45
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

2.2.5.4 Risk Assessment Report e hazard log

Il Risk Assessment Report e l'hazard log (risk register) 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 dell'hazard effettuata 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 (Risk register)

L'hazard log/risk register 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 e viene rivalutato annualmente in sede di Safety Review Board.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.46
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.6 Azioni 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)

Le eventuali azioni di mitigazione del rischio risultanti dalle analisi e valutazioni effettuate dal Safety Management System e condivise con i Post Holder/deputy coinvolti, devono essere decise direttamente dal Post Holder/deputy in base al proprio Know how; qualora siano, invece, 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. Le azioni sono monitorate in accordo al paragrafo 2.3.5.6 del presente documento.

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 il combinato uso delle attività proprie del Compliance Monitoring (*Rif. par. 2.3.5.7*), delle risultanze del monitoraggio delle Disposizioni di Safety (*Rif. GEN01*) ed attraverso il monitoraggio dei Safety Performance Indicator sulla base dei Ground Safety Report attinenti all'Hazard oggetto dell'azione correttiva.

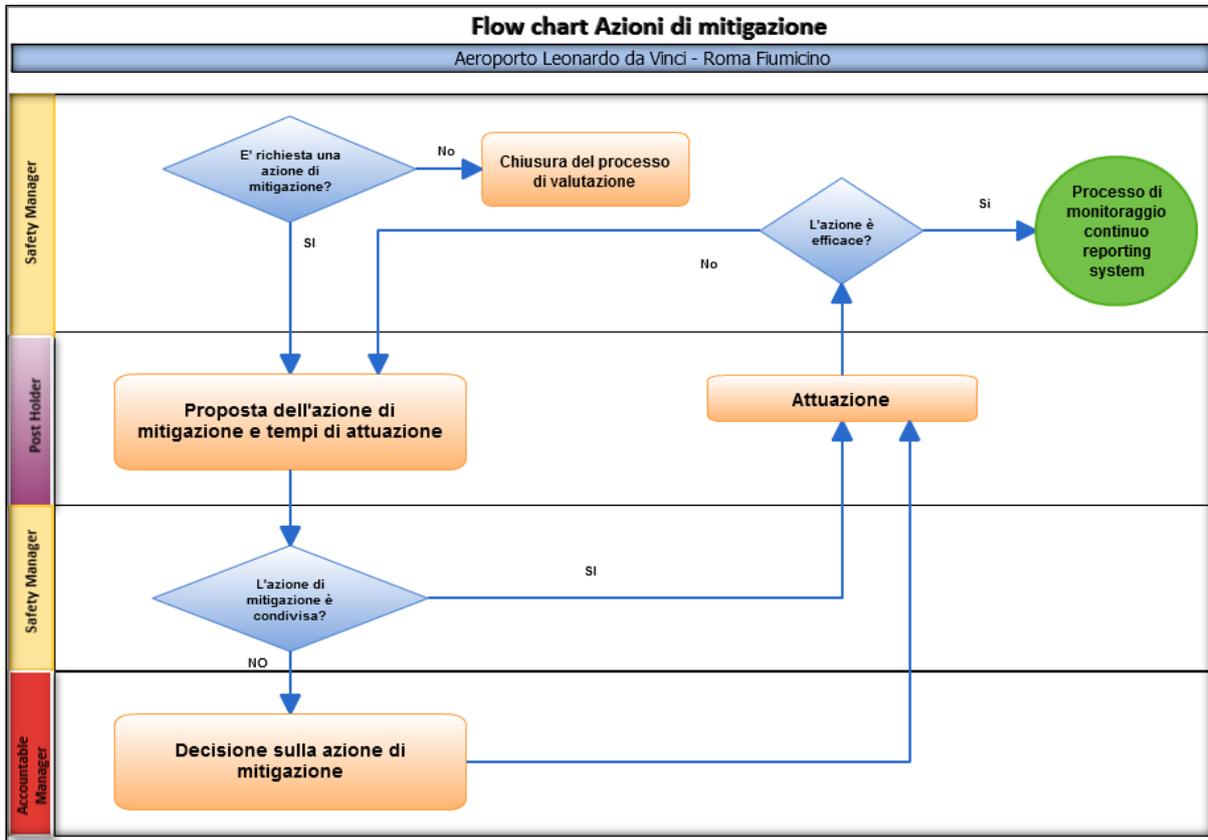
Il SAG Risk & Change è il gruppo di lavoro che supporta Safety & Compliance Monitoring Manager e i Post Holders nella definizione delle azioni volte a ridurre il livello di rischio individuato a seguito della valutazione effettuata. Tali azioni di mitigazione possono essere definite per ridurre la probabilità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

- essere individuate attraverso una specifica descrizione;
- qualora non identificate nell'hazard definito, il responsabile del Safety Management System avrà cura di aggiornare l'hazard con le misure identificate;
- individuare i soggetti responsabili della loro attuazione e i tempi di attuazione.
- essere individuate/classificate secondo una priorità mediante l'assegnazione di un livello secondo lo schema di seguito riportato

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.47
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Livello	Definizione
Primo livello	<i>L'azione di mitigazione deve essere applicata immediatamente perché sono stati individuati dei rischi di particolare gravità in modo da ristabilire il livello di rischio ritenuto accettabile. Resta inteso che nelle more dell'individuazione ed attuazione dell'azione di mitigazione immediata può essere sospesa/limitata l'operazione/infrastruttura che determina il rischio.</i>
Secondo livello	<i>L'azione correttiva è definita per ridurre il livello di rischio mediante un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>
Osservazione	<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>

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



Flow Chart 1 - Flow chart Azioni di mitigazione

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.48
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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)

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, anche al fine di garantire il miglioramento continuo dell'SMS, include:

- l'effettuazione di safety survey che esaminano particolari procedure di specifiche attività che vengono svolte in apron (es. turnaround inspection);
- la valutazione della cultura di safety organizzativa mediante specifiche survey o SPI;
- la divulgazione di lessons learnt provenienti dall'analisi degli eventi ricevuti dal Reporting system o da rapporti di investigazione / raccomandazioni di autorità investigative nazionali e internazionali;
- l'individuazione e l'implementazione di best practice a livello nazionale ed internazionale;
- 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;
- La condivisione dei risultati di Safety all'interno dei comitati di safety.

Scopo del presente capitolo è quello di descrivere:

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.49
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.7.1 Safety Performance indicator (SPI)

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, che riguardano principalmente i livelli di sicurezza delle operazioni in Airside, vengono suddivisi in due cluster (rif. DOC ICAO 9859):

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

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.

SAFETY PERFORMANCE INDICATOR			
N.	Outcome-based SPI	DESCRIZIONE	FORMULA
1	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 aeromobili ed il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili
2	Near collision with aircraft by vehicle rate	Mancate precedenze aeromobili	Rapporto tra il n° di segnalazioni di mancate precedenze aeromobili e il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili
3	Runway Incursion rate	Incorretta presenza di aeromobili, veicoli, persone nell'area a protezione della pista	Rapporto tra il n° di eventi di runway incursion e il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili
4	BRI2	Birdstrike risk index	Si rimanda all'allegato 6 della Circolare ENAC APT-01B
5	FOD on runway	Segnalazioni di presenza di FOD in pista	Rapporto tra il n° di segnalazioni di presenza di FOD in pista e il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.50
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

6	Injuries rate	Passeggeri od operatori feriti o deceduti in Airside	Rapporto tra il n° di segnalazioni di persone ferite/decedute e il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili
N.	Process SPI	DESCRIZIONE	FORMULA
1	External voluntary reporting rate	Cultura al voluntary reporting da parte di tutti gli enti aeroportuali escluso il personale ADR	Rapporto tra il numero di segnalazioni ricevute da enti esterni a cui non sono seguite segnalazioni MOR verso l'autorità ed il n° di movimenti aeromobili, per 1000 movimenti aeromobili

- Mantenimento dei SPI

La scelta e formulazione dei SPI viene rivalutata (almeno annualmente ad inizio anno) in sede di Safety Review Board, nel quale vengono altresì presentati i risultati con cadenza trimestrale.

Il SMS monitora le performance di Safety anche con ulteriori indicatori che, a seconda delle criticità rilevate, possono essere soggetti a variazioni (Es. l'indice di incidenti tra veicoli, pur non essendo strettamente correlato alla aviation Safety, può dare una misura della cultura di rispetto delle regole).

Gli indicatori individuati sono allineati a quelli dei principali scali europei con cui il Safety management mantiene contatti attraverso un gruppo di lavoro europeo finalizzato al confronto e alla standardizzazione.

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)	

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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.51
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.7.3 Monitoraggio dei SPI

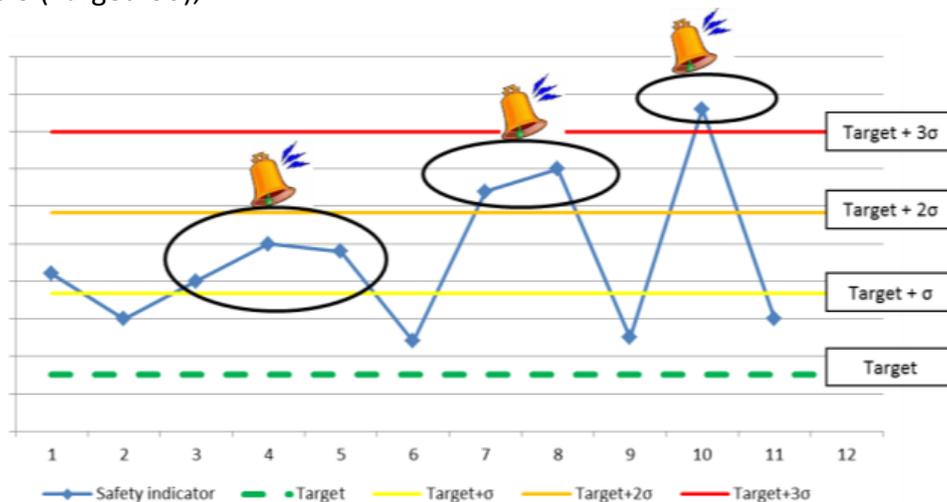
Riferimenti Normativi:

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 ogni indicatore tre corrispondenti alert level (livelli di allerta). I valori sono basati sulle performance ottenute in un determinato periodo precedente di riferimento (annuale o pluriennale) 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 (o 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 con cadenza trimestrale al Safety Review Board.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.52
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.8 Reporting system

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)

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 delle operazioni degli aeromobili sullo scalo, contiene in

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.53
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

sé gli elementi che, se 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 delle operazioni attraverso la compilazione del Ground Safety Report. Le segnalazioni volontarie e obbligatorie costituiscono il più importante strumento di comunicazione affinché nessuno 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 all'Autorità Competente degli eventi e dell'eventuale analisi e follow-up.

2.2.8.1 Modalità di segnalazione eventi aeronautici

Fatti salvi gli obblighi previsti dal regolamento (UE) 376/2014, 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.

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, accedendo direttamente alla sessione dedicata del sito www.adr.it o tramite il modulo Ground Safety Report (si veda allegato B-2-F01 Moduli Occurrence Management). 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:

- Link alla compilazione online del Ground Safety Report (ITA/ENG).
- Casella e-mail sms@adr.it

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 entro 72 ore dall'evento stesso, fermo restando la necessità di comunicare tempestivamente quanto occorso ad ADR/CEA per la gestione operativa.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.54
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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).

1.1. Eventi relativi ad aeromobili ed ostacoli

1	Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo (Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo)
2	Impatto con fauna compresi i volatili
3	Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista
4	Invasione effettiva o potenziale della via di rullaggio o della pista
5	Invasione o uscita dall'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO)
6	L'inosservanza di un aeromobile o di un veicolo di attenersi all'autorizzazione, alle istruzioni o alle restrizioni mentre opera sull'area di movimento di un aeroporto (per esempio: errore nella pista di decollo, nella via di rullaggio o nella parte riservata di un aeroporto)
7	Oggetto estraneo presente sull'area di movimento di un aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona
8	Presenza di ostacoli nell'aeroporto o nelle vicinanze dell'aeroporto che non figurano nelle AIP (pubblicazione di informazioni aeronautiche) o nei NOTAM (comunicazioni ai piloti) e/o che non sono contrassegnati o illuminati adeguatamente
9	Interferenza nel push-back, nel power-back o nel rullaggio da parte di veicoli, attrezzature o persone
10	Passeggeri o persone non autorizzate lasciati senza sorveglianza sul piazzale
11	Flusso dei reattori (jet blast), effetti dovuti al flusso del rotore o dell'elica
12	Dichiarazione di situazione di emergenza (chiamate «MAYDAY» o «PAN»)

1.2. Degrado o interruzione totale di servizi o funzioni

1	Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni tra: <ul style="list-style-type: none"> a) aeroporto, veicolo o altro personale di terra e unità dei servizi di traffico aereo o unità di servizio di gestione del piazzale b) unità di servizio di gestione del piazzale e aeromobile, veicolo o unità di servizi di traffico aereo
----------	--

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.55
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2	Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti
3	Carenze significative nell'illuminazione, la marcatura o la segnaletica dell'aeroporto
4	Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto
5	Servizi di salvataggio e antincendio non disponibili come previsto dai requisiti in vigore

1.3. Altri eventi

1	Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni e negli impianti aeroportuali che hanno o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona
2	Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba)
3	Mancata comunicazione di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona
4	Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Anti-icing) mancante, non corretto o inadeguato
5	Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento
6	Caricamento di carburante contaminato o di tipo non adeguato o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, lubrificanti e acqua potabile)
7	Mancata sistemazione di cattive condizioni della superficie della pista.
8	<u>Qualsiasi evento nel quale la prestazione umana ha contribuito direttamente o potrebbe aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.</u>

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.56
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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.

E' 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:

1. Mancato rispetto delle procedure da parte degli aeromobili durante la fase di parcheggio.
2. Sversamenti di oli da aeromobili e mezzi.
3. Fuoriuscita di carburante durante le operazioni di rifornimento.
4. Ogni altro evento che potrebbe avere impatto sulla Safety
5. Mancato rispetto delle regole di circolazione dei veicoli

Raccolta e registrazione eventi aeronautici

Le segnalazioni ricevute dal Safety Management System vengono acquisite, verificate e registrate all'interno del database SMS (se hanno avuto o potrebbero avere un impatto sulla Safety aeroportuale).

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.

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)	

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.57
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

AMC1	ADR.OR.D.027	a)	2)
------	--------------	----	----

Classificazione delle registrazioni

Si definisce occorrenza qualsiasi evento che ha, o avrebbe potuto, pregiudicare la Safety delle operazioni. 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 agli eventi di competenza del gestore un risk grade (livello verde, giallo o rosso) sulla base di valutazioni relative all'efficacia delle barriere rimanenti e alla peggior

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.58
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

conseguenza plausibile qualora nessuna barriera avesse funzionato (secondo la matrice² di seguito riportata)³

Question 2				Question 1	
What was the effectiveness of the remaining barriers between this event and the most credible accident scenario?				If this event had escalated into an accident outcome, what would have been the most credible outcome?	
Effective	Limited	Minimal	Not effective		
50	102	502	2500	Catastrophic Accident	Loss of aircraft or multiple fatalities (3 or more)
10	21	101	500	Major Accident	1 or 2 fatalities, multiple serious injuries, major damage to the aircraft
2	4	20	100	Minor Injuries or damage	Minor injuries, minor damage to aircraft
1				No accident outcome	No potential damage or injury could occur

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 in ottica di miglioramento continuo; 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 nell'ambito degli aggiornamenti delle valutazioni del rischio;
- ROSSO** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio elevato: necessita di una investigazione dedicata prioritaria e l'attuazione di immediate azioni di mitigazione.

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

Segnalazioni eventi all'Autorità Competente tramite MOR

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

² Ref. ARMS Methodology

³ Solo per eventi Rif. Annesso 4 (Par. 4.1) Reg. 2015/1018, ad esclusione dei casi in cui il Gestore non è direttamente coinvolto nella dinamica dell'evento o non è in grado di valutare il safety risk attraverso l'identificazione dell'efficacia delle barriere e, quindi, non possiede gli elementi per fare una analisi dello stesso

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.59
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Le segnalazioni vengono registrate nel database del Safety Management System in grado di trasmettere all'Autorità Competente file compatibili con il software Eccairs.

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 devono essere oggetto di analisi, in accordo alle seguenti scadenze previste dal regolamento (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, se presenti, 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.

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. Per le richieste ai piloti di contributo nell'analisi degli eventi che li vede coinvolti sono stati predisposti dall'SMS due form (uno per gli eventi in area di manovra e uno nell'apron) che vengono inviati con la richiesta di compilazione per l'individuazione di cause eventualmente riconducibili a comunicazioni, segnaletica, consapevolezza della situazione, ecc.
- a reperire tutte le informazioni documentali circa procedure operative, addestramento ricevuto dal personale coinvolto, manutenzione mezzi/attrezzature, ecc.

Fermo restando l'obbligo di segnalazione di cui al par. 2.2.8.1, le società coinvolte hanno l'obbligo di collaborare con l'investigatore evitando comportamenti ostruzionistici.

I responsabili delle aree oggetto di investigazione hanno altresì l'obbligo di fornire l'accesso alla documentazione eventualmente richiesta dall'investigatore.

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.60
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

dal Safety & Compliance Monitoring Manager o suo deputy, 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 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 è in grado di valutare l'efficacia della azione proposta attraverso la regolare ricezione dei Ground Safety Report con riportati gli eventi oggetto dell'azione di mitigazione eventualmente intrapresa.

Le azioni correttive dovranno rispettare i seguenti principi:

Livello	Definizione
Primo livello	<i>L'azione di mitigazione deve essere applicata immediatamente perché sono stati individuati dei rischi di particolare gravità, a meno di limitazione/sospensione dell'operatività dell'aeroporto 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>
Osservazione	<i>L'azione preventiva viene individuata nell'ottica del miglioramento del processo e non costituisce una necessità immediata.</i> <i>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, elaborando un Rapporto di Investigazione aggiuntivo laddove ritenuto necessario al fine di dettagliare la fase di analisi in funzione della complessità dell'investigazione.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, si riporta di seguito le tipologie di eventi per le quali si ritiene necessario formalizzare l'investigazione con un Rapporto di Investigazione:

- eventi con Risk Grade RED
- eventi con Severity Serious Incident o Accident
- eventi Runway Incursion

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.61
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

- eventi di danneggiamento aeromobile significativi
- eventi NAV significativi
- eventi significativi che coinvolgono aree di cantiere
- eventi significativi che coinvolgono infrastrutture aeroportuali (pavimentazione, AVL, sensori anti intrusione, pontili, impianti sottobordo)

I Rapporti di Investigazione sono approvati dal Safety & Compliance Monitoring Manager o suo Deputy.

Le investigazioni registrate su form del database SMS sono validate dal responsabile Reporting o dal Deputy 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 Compliance Monitoring Management monitora l'attuazione di tali azioni attraverso il processo di gestione del Follow Up come descritto al Par.2.3.5.7.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.62
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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 Leonardo da Vinci di Fiumicino 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) n. 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 relative alla gestione degli stati di pericolo - contenute nel Piano di Emergenza Aeroportuale - sono condivise in sede di Emergency Response Committee e testate con la seguente frequenza di:

- almeno 1 esercitazione full scale ogni 2 anni;
- almeno 1 esercitazioni 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 o dall'analisi di eventi significativi che hanno richiesto l'attivazione del PEA, al fine del miglioramento continuo del sistema di gestione delle emergenze.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.63
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.10 Processo di gestione e notifica dei cambiamenti

Riferimenti Normativi:

Normative Ref.	Title Ref.
IR ADR.OR.A.015 a), b)	Means of compliance
AMC1 ADR.OR.A.015	Means of compliance
IR ADR.OR.B.040	Changes
AMC1 ADR.OR.B.040 (a);(b)	Changes
IR ADR.OR.B.050 b)	Continuing compliance with the Agency's Certification Specifications
IR ADR.OR.D.005 b) 6)	Management System
AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(6)	Management system
AMC2 ADR.OR.D.005 (c) b) 10)	Management system
IR ADR.OR.E.005 e) 1)	Aerodrome manual
IR ADR.OR.E.005 e) 2)	Aerodrome manual
IR ADR.OR.E.005 f)	Aerodrome manual
AMC1 ADR.OR.E.005 d)	Aerodrome manual
AMC3 ADR.OR.E.005 a) 2	Aerodrome manual
IR ADR.OPS.A.015 b)	Coordination between Aerodrome Operators and provides of Aeronautical Information Services

2.2.10.1 Scopo e campo di applicazione

2.2.10.1.1 Scopo

Scopo della presente procedura è definire :

- 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;
- la modalità di classificazione del cambiamento;
- 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;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.64
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

- la modalità di notifica ad ENAC delle proposte di cambiamento.

2.2.10.1.2 Campo di applicazione

Tale procedura si applica alle proposte di cambiamento che interessano l'aeroporto di Fiumicino 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 Certifications Specifications.

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,

secondo i criteri indicati nella tabella seguente:

PROPOSTE DI CAMBIAMENTO CHE RICHIEDONO LA PREVENTIVA APPROVAZIONE DELL' AUTORITÀ LIVELLO 1	<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 o Safety policy o Procedura identificazione dei pericoli o Procedura risk management o Safety performance indicator o Processo di gestione del Safety Review Board o Training program o Safety communication o Piano emergenza o Compliance monitoring - variazione del livello di protezione RFFS (Rescue and Firefighting Services) - modifiche alle low visibility procedures - 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 dalle CS EASA, ostacoli alla navigazione aerea) - altre approvazioni richieste ai sensi della normativa nazionale.
PROPOSTE DI MODIFICA CHE NON RICHIEDONO PREVENTIVA	INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI <ul style="list-style-type: none"> - sostituzione di AVL (inclusi sign) con apparati equivalenti a tecnologia LED - sostituzione di guide ottiche (VDGS, A-VDGS) esistenti con apparati analoghi - 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 - 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 ostacoli e non interferiscano con le radio-assistenze

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.65
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

MANUALE DI AEROPORTO/PROCEDURE OPERATIVE	
	<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 - 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)
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 della processo di gestione del cambiamento

È opportuno precisare che il concetto di “change” - così come inteso nell’accezione del Regolamento (UE) n. 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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.66
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

per la gestione dei lavori - effettua tutte le necessarie valutazioni per determinare le implicazioni della modifica temporanea.⁴

Sono inoltre escluse dall'applicazione della procedura di "change", le notifiche di cambiamenti ricevute dai change Owner, che il S&CMM non valuta come rientranti nella lista riportata in Table 1. A tali notifiche viene assegnato un livello 3 e sono archiviate sul software Ground Safety.

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.

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

*: 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.

** : SCMM per conto della società/organizzazione esterna.

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.

2.2.10.2.2 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

⁴ Le implicazioni di safety delle lavorazioni che pur avendo impatto significativo sulle operazioni non comportano modifiche permanenti alle infrastrutture e agli impianti dell'aeroporto sono gestite attraverso il processo "Gestione dei lavori in airside" descritto nella procedura MOV08.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.67
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

dell'attuazione secondo quanto riportato al par.2.2.10.3. In tali casi sarà cura del SCMM registrare l'attivazione a sistema Ground Safety.

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 software Ground Safety (o in alternativa Form B-2-F02). <u>Nota:</u> 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.	CHANGE OWNER	Ground Safety/ Form B-2-F02
	CO allega tutta la documentazione utile per le valutazioni di safety		
	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 o suo deputy analizza la proposta di cambiamento S&CMM o suo deputy assegna il livello del cambiamento scegliendo sulla base delle indicazioni riportate in Table 1 Ambito di applicazione della processo di gestione del cambiamento	S&CMM	Ground Safety Moduli allegati agli Accordi Quadro
	Nel caso in cui il cambiamento avesse possibili impatti su Stakeholder esterni o esterni, il S&CMM o suo deputy comunica loro tale cambiamento.		
3a ----- SAFETY ASSESSMENT	In funzione della tipologia di cambiamento, se ritenuto necessario dal S&CMM o suo deputy, SMS convoca un SAG con gli Enti interni e/o esterni per l'analisi del cambiamento.	SMS/CO	Ground Safety Form B-2-F04 Verbali SAG

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.68
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>(*) 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).</p> <p>SMS/CO, individua le prescrizioni/azioni di mitigazione e le condivide con gli Enti interni e/o esterni.</p>		ACTION PLAN Comitati Safety
3b ----- COMPLIANCE ASSESSMENT	<p>CM verifica la corretta individuazione dei requisiti normativi impattati dal cambiamento (Checklist OORB e Checklist CS/CB) e materiale a supporto della conformità.</p> <p>CM verifica il contenuto degli emendamenti, predisposti dal CO, ai documenti di certificazione impattati dal cambiamento.</p>	CM	Ground Safety Form B-2-F04
4 ----- GESTIONE E VERIFICA DELLE AZIONI DI MITIGAZIONE	<p>Il CO e gli Stakeholder interni ed esterni si attiveranno per l’implementazione delle prescrizioni/azioni di mitigazione.</p> <p>Le prescrizioni di safety finalizzate alla sottomissione della proposta di cambiamento saranno monitorate dalla funzione SMS.</p> <p>Le azioni inserite nel Follow Up saranno monitorate dalla funzione CM.</p>	CO, STAKEH OLDER	Ground Safety Form B-2-F04
5 ----- EMISSIONE DOCUMENTAZIONE	<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	Ground Safety Form B-2-F04 Allegati
6 ----- TRASMISSIONE ALL’AUTORITÀ PER NOTIFICA O APPROVAZIONE	<p>SCMM trasmette il CMR + Allegati necessari all’Autorità.</p> <p>Per la gestione del Manuale di Aeroporto e dei suoi allegati si rimanda alla procedura di gestione documentale A-0-A01.</p> <p>L’invio della proposta di cambiamento avviene tramite Posta Elettronica Certificata ad ENAC-Direzione Operazioni Centro.</p>	SCMM	Form B-2-F04 Safety Assessment Allegati

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.69
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
	<p><u>NOTA: CAMBIAMENTI INFRASTRUTTURALI</u></p> <p>Fermo restando quanto previsto dalle Circolari ENAC APT 21 ed APT 13A, e descritto nella procedura E-30-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 seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e della realizzazione dei relativi lavori, overosia 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>		
7 ----- EFFETTIVITA' DEL CAMBIAMENTO	<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 procedura di gestione documentale A-0-A01.</p>	PH e SCMM	Training Records Safety Notice Procedure

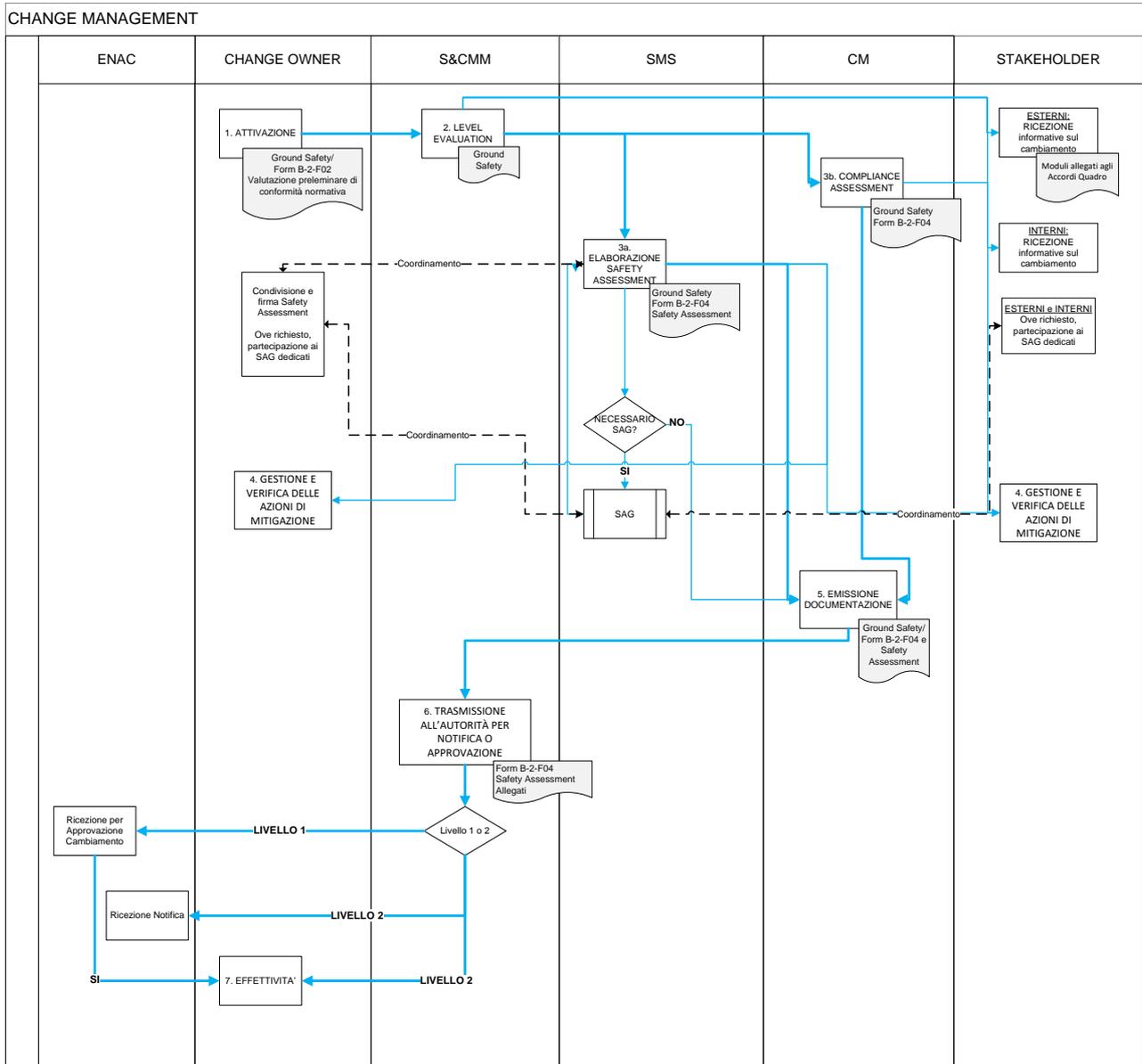
 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.70
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

FASE	ATTIVITA'	OWNER	APPLICATIVO – DOCUMENTO APPLICABILE
	Per cambiamenti di livello 2, 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. Per la gestione del Manuale di Aeroporto e dei suoi allegati si rimanda alla procedura di gestione documentale A-0-A01.		

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. 139/2014 (Livello II), dovrà comunque essere seguito l'iter previsto dalla normativa di settore della progettazione.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.71
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.72
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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:

- E' definita l'interdipendenza con le parti interessate, le quali sono coinvolte nel processo di valutazione della sicurezza;
- Sono definite le ipotesi formulate e le misure di mitigazione individuate;
- E' 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;
- 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. In tutti gli altri casi invece nel campo viene inserito il riferimento al documento di analisi del rischio utilizzato (Safety 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:

- (1) l'identificazione dello scopo della modifica;
- (2) l'identificazione degli hazard;
- (3) la determinazione dei criteri di safety applicabili alla modifica;
- (4) la risk analysis relativa ai pericoli o al miglioramento del livello di safety legato al change;
- (5) la valutazione del rischio e, ove necessario, delle mitigazioni a supporto del change;
- (6) la verifica che la modifica sia conforme allo scopo oggetto del safety assessment e che rispetti i criteri di safety, prima di essere introdotta;
- (7) 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:

- (1) l'aeroporto, le sue operazioni, il management e gli elementi umani soggetti alla modifica;
- (2) le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica ed il resto del sistema;
- (3) le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica e l'ambiente operativo;
- (4) 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.73
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

2.2.10.5 Software Ground Safety e form B-2-F02

Per la gestione dell'intero processo di change viene utilizzata la funzionalità dedicata del software "Ground safety", con la definizione di profili autorizzativi dedicati. In alternativa a tale software per l'attivazione del change il CO potrà inviare la notifica di cambiamento compilando e inviando al SCMM il form B-2-F02 Change Notification Document.

2.2.10.6 Modalità di invio change ad ENAC

In tutti i casi la trasmissione ad ENAC- DO viene effettuata con il Change Management Report che 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;

Per dettagli dei contenuti delle varie sezioni si rimanda al Form B-2-F04.

2.2.10.7 Compliance Assessment

La verifica di compliance avviene attraverso l'emissione di una check list 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.

2.2.10.8 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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.74
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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)

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 ridurne 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 FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.75
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

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 2.2.2.2.

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 prese 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 appositamente dedicata alla divulgazione della documentazione inerente la Safety ai membri del Safety Committee e una sezione che tratta una guida alla gestione corretta di alcuni rischi principali dello scalo (<https://www.adr.it/bsn-aviation-safety>).

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 negli scali di Fiumicino 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 www.adr.it. 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. Qualora, in funzione del contenuto del Safety Notice, quest'ultimo sia di interesse solo per una specifica società, è possibile emettere un Safety Notice in modalità riservata. La diffusione dei Safety Notice Riservati non prevede la pubblicazione sul sito. Gli auditor del

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.76
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

Compliance monitoring management, in corso di audit, possono controllare la diffusione del documento all'interno delle organizzazioni facenti parte delle liste di distribuzione.

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:

www.adr.it.

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. Qualora, in funzione del contenuto del Safety Learning, quest'ultimo sia di interesse solo per una specifica società, è possibile emettere un Safety Learning in modalità riservata. La diffusione dei Safety Learning Riservati non prevede la pubblicazione sul sito.

Gli auditor del 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.

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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.77
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

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 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 conformità agli standard di Safety previsti.

Le campagne di Safety del Safety Management System sono archiviate nel server aziendale.

2.2.11.4 Processo di Pubblicazione documenti di Safety

L'appendice 7 alla presente sezione riporta la Istruzione Operativa seguita dal Safety & Compliance Monitoring Management al fine di garantire la pubblicazione e divulgazione dei documenti del Safety & Compliance Monitoring Management System nei siti web appositamente strutturati.

2.2.11.5 Disposizione di Safety

La disposizione di Safety è un documento redatto dai Post Holder per emanare un requisito da applicare immediatamente a salvaguardia della sicurezza delle operazioni di cui al Regolamento (UE) n. 139/2014.

A tal fine viene compilato dal PH il form allegato 1 del documento E-15-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 E-15-Disposizioni di Safety.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.78
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	Rev.36 30/07/2024

La disposizione di Safety diviene parte integrante del documento E-15-Disposizioni di Safety, e sarà ufficialmente inserita nel documento alla revisione successiva.

La disposizioni di Safety può essere e emessa per esempio:

- per distribuire una Safety Directives emessa dall'Autorità;
- a seguito dell'esecuzione di un Audit/Inspection per gestire eventuali criticità operative riscontrate;
- a seguito dell'accadimento di un evento che abbia abbassato i livelli di Safety necessari;
- a seguito di un risk assessment, come azioni di mitigazione del rischio.

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.

Tali outcome sono il risultato dei seguenti principali output documentali prodotti dal Safety Management System:

- Hazard list
- Valutazioni del rischio
- Risk Register
- Rapporti di investigazione
- Safety Notices
- Verbali Safety Committee
- Verbali Emergency Response Committee
- Verbali Safety Review Board
- Verbali Local Runway Safety Team
- Safety Promotion (leaflet, poster)
- Report indicatori di Safety
- Rapporto di Safety annuale (Annual Safety review)
- Relazioni di cambiamento (Change management report)

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.79
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT			30/07/2024
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			

2.3 COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

La presente sottosezione del Manuale di Aeroporto soddisfa i seguenti requisiti 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)

2.3.1 Principi generali

La Società Aeroporti di Roma ha implementato un sistema di monitoraggio della conformità a garanzia della oggettiva rispondenza ai requisiti rilevanti del Regolamento (EU) n. 2018/1139 e relative Implementing Rules.

Il processo di monitoraggio della conformità garantisce inoltre il mantenimento della rispondenza a:

- I termini del Certificato di Aeroporto;
- Le procedure del Manuale di Aeroporto;
- I manuali di terze parti applicabili ad equipaggiamenti e sistemi in uso e ricadenti sotto lo scopo del Certificato di Aeroporto.

Il processo di monitoraggio della conformità è assimilabile a un controllo di secondo livello relativamente alla normativa applicabile come definita nel presente capitolo.

2.3.1.1 Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring

Di seguito un elenco non esaustivo, dell'impianto normativo utilizzato dal Compliance Monitoring per le attività di verifica:

- Regolamento (UE) 2018/1139;
- Implementing Rules Regolamento (UE) n. 139/2014;
- Fonti di diritto primario internazionali e nazionali in materia di Safety;
- Fonti di diritto secondario internazionali e nazionali in materia di Safety;

2.3.1.2 Definizioni e Acronimi

Azione Correttiva Azione volta a rimuovere (o a mitigare sensibilmente) le cause che hanno generato una non conformità.

Azione Preventiva Azione volta a rimuovere le cause di una potenziale non conformità.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.80
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT		30/07/2024

<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 Process Owner si identifica nel Post Holder dell'area interessata.
<i>Root Cause</i>	Causa radice di un evento/non conformità. È individuata tramite un'analisi metodologica (Root Cause Analysis) dei processi a monte dell'evento/non conformità.

2.3.2 Attività del Compliance Monitoring Management

I compiti principali del Compliance Monitoring Management sono:

- Monitoraggio della Compliance Normativa dell'organizzazione, dei processi e delle infrastrutture del Gestore ai requisiti applicabili;
- Monitoraggio dell'efficacia delle barriere, dei processi e delle azioni designate alla riduzione dei livelli di rischio;
- Monitoraggio dei requisiti applicabili alle Contracted Activities;
- Monitoraggio dei requisiti applicabili alle Società di prestatori servizi sottobordo e altri soggetti operanti sullo Scalo;
- Monitoraggio del sistema di gestione della qualità del dato aeronautico;
- Monitoraggio degli aggiornamenti normativi ai fine del mantenimento continuo della Compliance;
- Coordinamento degli enti interni nella gestione degli audit effettuati da terze parti, comprese le attività di sorveglianza di ENAC;
- Verifica di compliance nell'ambito del processo di gestione del cambiamento, in accordo a quanto descritto nel MDA B-2-2.10.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.81
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

Il processo di Compliance Monitoring si avvale dei seguenti strumenti:

- Attività di verifica (Audit e Inspection);
- Gestione delle Non Conformità e Follow Up;
- Compliance Safety Action Group.

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

2.3.3 Organizzazione del Compliance Monitoring Management

La responsabilità del Compliance Monitoring Management è affidata al Safety & Compliance Monitoring Manager, il quale si avvale del Responsabile della sottounità *Aerodrome Certification and Compliance Monitoring management (ACE)* per l'espletamento delle attività descritte nella presente sottosezione del MDA. Il responsabile della sotto unità organizzativa ACE è anche nominato internamente Deputy per la funzione Compliance Monitoring Manager.

Il Compliance Monitoring Management (CMM) si avvale di auditor qualificati in numero adeguato a soddisfare le esigenze operative.

Il Compliance Monitoring Management può avvalersi degli Auditor appartenenti alla struttura del Safety Management System.

Sia gli Auditor del CMM che dell'SMS sono qualificati per eseguire in autonomia (Lead Auditor) attività di verifica interne ed esterne (Audit di I e di II parte).

2.3.3.1 Requisiti di indipendenza

Gli auditor del CMM verificano processi e relativa documentazione dai quali sono indipendenti.

Il monitoraggio dei processi di responsabilità del S&CMM è garantito da:

1. Un audit biennale di terza parte effettuato da soggetto indipendente;
2. Un audit/assessment biennale svolto da organo/società internazionale accreditato, alternato annualmente alla verifica al punto 1.

2.3.3.2 Accesso

Gli auditor del CMM hanno accesso a:

- tutta la documentazione aziendale;
- la documentazione delle contracted activities utile alla verifica del mantenimento della conformità rispetto al Regolamento europeo in materia di Safety;
- la documentazione delle società operanti in airside rilevante ai fini delle verifiche effettuate dal CMM;

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.82
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

- 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 Fiumicino 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.

2.3.4 Strumenti del Compliance Monitoring Management

Nella gestione del processo di monitoraggio il CMM si avvale di un applicativo che garantisce:

- L'espletamento delle diverse fasi di processo sulla base dei profili autorizzativi assegnati alle diverse utenze personali;
- Il controllo in tempo reale dell'avanzamento delle attività rispetto a quanto programmato;
- Il feedback diretto alla funzione SMS relativamente ai potenziali impatti sull'efficacia delle barriere di Safety; oltre che l'associazione delle barriere al processo auditato
- Il mantenimento delle registrazioni necessarie a dare evidenza della corretta implementazione del processo.

2.3.5 Processo di Monitoraggio della Compliance

Il Processo di monitoraggio della Compliance si articola attraverso i seguenti sottoprocessi:

- Definizione, gestione Master Check List (OORB) – Monitoraggio conformità del manuale di Aeroporto;
- Definizione, gestione e aggiornamento dell'Audit Program;
- Coordinamento per la gestione della Checklist CS; in accordo al punto norma ADR.OR.B.050 identificando in caso di aggiornamenti normativi, con il supporto tecnico dei PHs responsabili, le modifiche alle CS applicabili e iniziando il processo di change;
- Monitoraggio stato DAAD;
- Monitoraggio aggiornamento Certification Basis (Certificato di Aeroporto e Dichiarazione conformità AM);
- Monitoraggio del QMS dei dati AIS (Quality Assurance ADQ Manual);
- Esecuzione attività di verifica programmate;
- Esecuzione attività di verifica non programmate;
- Coordinamento per attività di verifica di terza parte;
- Gestione dei findings e follow up derivanti da Audit e attività del SMS (Change Management, Investigation, Risk Assessment, azioni) oltre che azioni correlate agli action plan dei vari comitati aeroportuali.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.83
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3 COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			Rev.36 30/07/2024

2.3.5.1 Master Check List

Il resp. Auditor definisce una matrice di correlazione (Master Check List) tra:

- Requisiti Reg. (UE) n. 139/2014 (IR e AMC);
- Means of Compliance ovvero riferimenti al Manuale di Aeroporto, procedure operative o altro documento che dimostra la rispondenza al requisito;
- Processo/i impattato dal requisito.

La Master Check List costituisce la OORB.

Il responsabile del CMM mantiene la Master Check list aggiornata rispetto ai cambiamenti gestiti nell'ambito del processo di change management, inclusi gli emendamenti della normativa europea.

La Master Check list è sottoposta a riesame periodico.

2.3.5.2 Audit program

L'audit program è emesso annualmente a seguito dell'analisi dei risultati degli audit program precedenti e prendendo in considerazione le analisi di rischio emesse dal SMS relative ai processi oggetto di audit, garantendo le frequenze normative previste; di seguito l'elenco delle tipologie di verifiche programmate:

- AUDIT I PARTE – KEY PROCESS: verifiche rivolte ai processi chiave del Gestore;
- AUDIT I PARTE – CONTRACTED ACTIVITIES: verifiche rivolte a processi che ricadono sotto lo scopo del Certificato di Aeroporto, ma sono affidati a soggetti terzi attraverso un contratto di subappalto/subfornitura. Si comprendono in questa tipologia anche le attività/forniture/servizi affidate *in house* a Società facenti parte del Gruppo ADR;
- AUDIT II PARTE – HANDLERS: verifiche rivolte ai soggetti privati operanti a diverso titolo in area di movimento: Prestatori certificati ai sensi del D.Lgs. 18/99.
- AUDIT II PARTE – ALTRE SOCIETA' CHE OPERANO IN AIRSIDE: verifiche rivolte ai soggetti privati operanti a diverso titolo in area di movimento, la cui attività è stata valutata come impattante ai fini della Safety sia direttamente che indirettamente (es. società che operano in area di manovra; società di manutenzione certificate part 145, società di manutenzione mezzi presenti in airside).

Sono incluse nell'Audit Program relativo ai processi interni e/o nel piano ispettivo previsto dalla procedura E-15 GEN01, verifiche a campione sulle procedure di coordinamento con i vettori, verifiche relative alla conformità a quanto previsto dal Manuale di Aeroporto (Es. procedura di rifornimento carburante, procedura WIWO)

Sono esclusi dall'Audit Program i soggetti con cui il Gestore ha stilato un accordo in ottemperanza al considerando 8 del Regolamento (UE) n. 139/2014 e al requisito ADR.OR.C.005 punto (b).

L'Audit Program è redatto secondo i seguenti criteri:

- Ogni Key process interno deve essere sottoposto a verifica ogni 24 mesi, fatta eccezione per i seguenti processi che hanno frequenza di 12 mesi:

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.84
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3 COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

- Demonstration of compliance (focus: Certification Basis, Certificato di Aeroporto, Dichiarazione Conformità, Master Checklist OORB/CS, Stato DAAD);
- Coordination with other organization (focus: Accordi);
- Management System;
- Safety Management system;
- Compliance monitoring;
- Definizione, gestione e controllo qualità del Dato Aeronautico e dei Dati riportati nel MDA;
- Fuel Quality
- Gestione delle Informazioni Riportate in AIP
- Gestione del Manuale di Aeroporto
- valutazioni di safety relative ai processi interni ed esterni, incluse le azioni di mitigazione scaturite dai processi del SMS;
- analisi storica delle attività di verifica eseguite;
- valutazioni ed indirizzi provenienti da ENAC (Team di sorveglianza);
- valutazioni ed indirizzi provenienti dall'Accountable Manager e dalle altre figure di certificazione;
- aggiornamento dell'elenco delle contracted activities;
- aggiornamento dell'elenco delle società che operano in airside.

Per ogni audit inserito nel piano viene assegnata una frequenza, tenendo in considerazione i risultati degli audit precedenti e le inerenti valutazioni del rischio eseguite dal gestore stesso, oltre i criteri sopra esposti.

La frequenza standard è di seguito indicata:

Audit Type	Audit Sub-Type	Frequenza
Audit Processi Interni	Processi Interni che richiedo una verifica annuale	12
	Processi interni standard	24
Audit Handlers	Full Handler	24
	ADR Assistance	24
	Società intoplane e Gestore Deposito Carburante	36
	General Handler*	36
Audit ADR Contracted Activities	Contracted activities Gruppo ADR	24
	Altre Contracted Activities*	24/36

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.85
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3 COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

Audit Type	Audit Sub-Type	Frequenza
Audit Altre Società Operanti in Airside*	Società Operanti in area manovra che non ricadono nei casi sopra	24

* in funzione della classificazione del rischio alcune attività senza impatti diretti sulla safety delle operazioni sono monitorate attraverso campagne ispettive rif. GEN01 e audit spot dedicati.

Il Piano degli audit viene annualmente sottoposto a riesame sulla base dei criteri sopra esposti ed approvato del Safety Review Board. L'analisi alla base del riesame viene formalizzata nel documento *Relazione --- Definizione delle Frequenze di Audit* approvato da SCMM, ove contenuta la programmazione a 36 mesi, al fine di monitorare e garantire il rispetto delle frequenze definite e consuntivare gli audit precedentemente eseguiti.

Piano degli audit annuale, viene successivamente trasmesso a:

- Responsabili dei processi interessati dalle verifiche programmate;
- Referenti delle società esterne ad AdR interessate dalle verifiche programmate;
- ENAC Direzione Operazioni (team di sorveglianza) al fine di favorirne la diffusione all'interno delle proprie articolazioni organizzative.

L'Audit Program può subire delle modifiche imputabili a focus che si rendono necessari a seguito di segnalazioni e/o eventi, valutazioni del rischio, esiti di audit che possono rappresentare il rischio di una mancanza di conformità a un requisito.

In caso di variazioni significative l'Audit Program è sottoposto a revisione e trasmesso ai destinatari precedentemente citati.

2.3.5.3 Attività di verifica programmata - Audit

Le attività di verifica programmate hanno come scopo:

- Verifica di compliance rispetto ai requisiti impattati dal processo;
- Verifica di efficacia delle barriere di safety correlate al processo;
- Verifica di efficacia delle azioni correttive implementate a seguito di audit precedentemente eseguiti sullo stesso processo;

Inoltre, in tutte le attività di Audit vengono effettuate le verifiche rispetto ai seguenti processi trasversali (ove applicabili):

- Record Keeping;
- Occurrence reporting;
- Gestione contracted activities;

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.86
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

– Personnel requirements;

All'interno dell'applicativo di gestione gli audit si articolano nelle seguenti fasi:

Fase	Owner	Attività
PLANNED	Resp. Auditor*	L'Audit viene inserito nell'Audit Program.
TO DO	Resp. Auditor	L'Audit viene assegnato ad un Lead Auditor, il quale sarà responsabile della gestione dell'audit e dei findings derivanti dallo stesso.
VALIDATED	Lead Auditor	Definisce la check list e può sottoporla al Resp. Auditor per approvazione.
CONFIRMED	Lead Auditor	Concorda con il Process Owner l'Agenda dell'Audit e convoca la riunione iniziale (<i>Briefing</i>).
ON GOING	Lead Auditor	In fase di <i>briefing</i> il Lead Auditor concorda con il Process Owner i tempi e le modalità di esecuzione delle verifiche al fine di ottimizzare il coordinamento con le attività operative; Esegue verifiche documentali, operative e interviste; Raccoglie le evidenze necessarie a comprovare le verifiche eseguite; Compila la check list registrando lo stato di conformità rispetto ai punti di verifica, ed inserendo, per ogni non conformità rilevata, descrizione, livello, responsabilità ed eventuali barriere impattate.
DE BRIEFING	Lead Auditor	Convoca la riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>) durante la quale illustra i risultati della verifica e gli eventuali rilievi, alla presenza del responsabile auditor. A seguito della condivisione l'audit viene inviato in accettazione al Process Owner
TO BE ACCEPTED	Process Owner ADR	Formalizza l'accettazione delle risultanze dell'audit, compresi gli eventuali findings. Al momento dell'accettazione l'Audit va in stato CLOSED, da quel momento è archiviato a sistema e tutti i findings si traducono in azioni
	Process Owner Esterno	Sottoscrive l'Audit Report, formalizzando l'accettazione delle risultanze dell'audit, compresi gli eventuali findings.

*il Resp. Auditor coincide con il Deputy Compliance Monitoring Manager

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.87
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

2.3.5.4 Inspection

Il Safety and Compliance Monitoring Manager può richiedere, anche su input dell'Accountable Manager, l'esecuzione di una verifica non programmata ogni qual volta si evidenzi una particolare area di criticità.

La gestione dell'inspection si articola secondo le stesse fasi dell'Audit.

2.3.5.5 Attività di verifica assegnate a terze parti

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 nell'applicativo di gestione, 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 ad ulteriore dimostrazione di conformità dei processi gestiti secondo l'AltMoc_APT.LIRF.001.

2.3.5.6 Gestione dei Findings

Nella tabella seguente è riportata la modalità di classificazione e gestione dei rilievi:

Livello	Azione richiesta	Definizione Azione	Implementazione Azione	Estensione
Definizione				
LIVELLO 1	AZIONE DI CONTENIMENTO	Immediata	Immediata	N/A
Non conformità rispetto a politiche, procedure e requisiti normativi applicabili, con impatto negativo sui livelli di Safety.	AZIONE CORRETTIVA	Immediata	21 GG	N/A
LIVELLO 2	AZIONE DI CONTENIMENTO	15 GG	30 GG	30 GG
Non conformità rispetto a politiche, procedure e requisiti normativi applicabili, con potenziale impatto sui livelli di Safety.	AZIONE CORRETTIVA	30 GG	90 GG	90 GG
LIVELLO 3	AZIONE PREVENTIVA	60 GG	180 GG	180 GG
Tutti gli altri casi di rilievi non classificabili come livello 1 o 2				

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.88
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

Livello	Azione richiesta	Definizione Azione	Implementazione Azione	Estensione
Definizione				
Opportunità di miglioramento	N/A	N/A	N/A	N/A
Viene riscontrata una potenzialità di miglioramento.				

Il Lead Auditor, per ogni finding definisce:

- Il Responsabile dell'azione (Action Owner);
- Livello dell'Azione (Level);
- Richiesta di Azione di Contenimento (se livello 1 o 2);
- Richiesta di Root Cause Analysis (applicabile solo in casi di livello 1 o 2);
- Barriere di safety impattate;

All'interno dell'applicativo di gestione le azioni che scaturiscono dalle attività di audit/inspection si articolano nelle seguenti fasi:

Fase	Owner	Attività
ACTION DESCRIPTION	Action Owner	Descrive la proposta di azione, riportando, laddove richiesto un'esauriente descrizione della <i>root cause analysis</i> . 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>
ACTION TO BE ACCEPTED	Lead Auditor	Verifica la proposta, analizzando la completezza della descrizione e la conformità ai requisiti applicabili. Accetta laddove la verifica dia esito positivo, rifiuta in caso contrario.
ACTION ON GOING	Action Owner	Implementa l'azione proposta entro i termini definiti dal presente manuale, allegando le evidenze necessarie.
ACTION TO VERIFY	Lead Auditor	Verifica le evidenze allegate. Accetta la chiusura qualora queste siano esaurienti, rifiuta in caso contrario.
EXTENSION REQUEST	Action Owner	Richiede estensione scadenza, se applicabile, in caso di non rispetto delle date concordate di chiusura.
	Lead Auditor	Autorizza eventuale richiesta di estensione scadenza avanzata dall'Action Owner.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.89
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

<i>Fase</i>	<i>Owner</i>	<i>Attività</i>
FOLLOW UP TO VERIFY	Lead Auditor	Verifica l'efficacia delle azioni correttive implementate.

All'interno dell'applicativo di gestione le azioni che scaturiscono dalle attività di risk/change management e investigation si articolano nelle seguenti fasi:

<i>Fase</i>	<i>Owner</i>	<i>Attività</i>
ACTION ON GOING	Action Owner	Implementa l'azione proposta entro i termini definiti allegando le evidenze necessarie.
ACTION TO VERIFY	Lead Auditor	Verifica le evidenze allegate. Accetta la chiusura qualora queste siano esaurienti, rifiuta in caso contrario.
EXTENSION REQUEST	Action Owner	Richiede estensione scadenza, se applicabile, in caso di non rispetto delle date concordate di chiusura.
	Lead Auditor	Autorizza, coordinandosi con il responsabile della sottounità organizzativa SMS, eventuale richiesta di estensione scadenza avanzata dall'Action Owner.
FOLLOW UP TO VERIFY	Lead Auditor con il supporto del Deputy Safety Manager	Verifica l'efficacia delle azioni correttive implementate, emerse da risk e investigazioni

2.3.5.7 Follow Up Effectiveness (monitoraggio azioni) e Notifica all'AM

Il follow up delle azioni viene eseguito per tipologia di azioni secondo quanto al paragrafo precedente. La verifica di efficacia delle azioni correttive è eseguita in accordo alla seguente tabella:

Tipologia di azioni	Frequenza	Registrazione Efficacia
Azioni da Audit o inspection relative ad Audit con frequenza 12 mesi	Annuale	Nell'abito dell'audit report successivo: <ul style="list-style-type: none"> L'esito è registrato nel verbale di audit successivo.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.90
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

Azioni da Audit o inspection relative ad Audit con frequenza 24/36 mesi	Annuale*	<ul style="list-style-type: none"> Nel mese di gennaio di ogni anno viene emesso un report delle azioni correttive passate in status “follow-up to verify” nell’intervallo tra 6 mesi e 1 anno e mezzo precedenti alla data di estrazione. Per tali azioni vengono eseguite verifiche documentali o verifiche operative, in funzione della tipologia di azione entro i sei mesi successivi per verificarne l’efficacia. L’esito del follow-up è registrato all’interno del sistema Ground Safety azione per azione.
Azioni da investigazioni e risk	Annuale*	<ul style="list-style-type: none"> Nel mese di gennaio di ogni anno viene emesso un report delle azioni correttive passate in status “follow-up to verify” nell’intervallo tra 6 mesi e 1 anno e mezzo precedenti alla data di estrazione. Per tali azioni vengono eseguite verifiche documentali o verifiche operative, entro i sei mesi successivi, con il supporto del Deputy safety management per verificarne l’efficacia. L’esito del follow-up è registrato all’interno del sistema Ground Safety azione per azione. <p>Nota: per le azioni relative alle DAAD e ELOS annualmente viene verificata l’efficacia delle azioni a supporto delle valutazioni di rischio, supportati dall’analisi degli eventi eventualmente intercorsi e correlati, e dall’andamento degli SPI. Tale attività è registrata su Ground Safety con follow up dedicati.</p>

*L’annualità si riferisce all’estrazione di dati

Il Safety and Compliance Monitoring Manager notifica direttamente all’Accountable Manager:

- l’emissione di rilievi di livello 1;
- lo stato di eventuali azioni di Livello 1 e 2 che dovessero superare i termini di rientro previsti.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)			Pag.91
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3	Rev.36
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT	30/07/2024

Nel Safety Review Board il Safety and Compliance Monitoring Manager riporta all'Accountable Manager il dettaglio dei rilievi emersi dal precedente SRB, con un focus particolare sui livelli 1 e 2.

Lo stato avanzamento delle chiusure delle non conformità emerse viene monitorato dall'AM attraverso i Safety Review Board che prevedono l'analisi dell'andamento dei CPI di cui al paragrafo 2.3.8.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.92
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT		Rev.36

2.3.6 Attività di sorveglianza di ENAC

Le attività di audit effettuate dal Team di sorveglianza di ENAC si articolano nelle seguenti fasi:

<i>Fase</i>	<i>Owner</i>	<i>Attività</i>
Pianificazione ed esecuzione	Compliance Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> - Convoca, su input del Team Leader, la riunione iniziale (Briefing); - Affianca il Team di Audit durante le verifiche; - Convoca la riunione di chiusura (Debriefing);
	Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> - Durante il Briefing concorda insieme al Team di Audit l'Agenda, definendo i tempi e le modalità di esecuzione delle verifiche al fine di ottimizzare il coordinamento con le attività operative; - Garantisce, anche tramite la propria struttura di responsabili, assistenza per l'esecuzione di ogni attività di ispezione, test e verifica richiesta dal Team di audit; - Garantisce inoltre l'accesso del Team di audit a tutte le aree, documenti, dati, procedure rilevanti ai fini della verifica; - Partecipa alla riunione di chiusura (Debriefing);
Gestione foglio rilievi	Compliance Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> - Qualora venga notificato un foglio rilievi, comunica al Process Owner le risultanze dell'Audit, e coordina la redazione dell'Action Plan riportando in esso le azioni e le date di rientro relative alla chiusura dei rilievi (Livello 1 e 2) e delle osservazioni; - Notifica al Team leader l'Action Plan;
	Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> - Definisce le azioni correttive, complete di root cause analysis e di date di rientro, necessarie alla chiusura di eventuali rilievi di Livello 1/2; - Definisce le azioni preventive, complete di date di rientro, necessarie alla chiusura di eventuali osservazioni;
Gestione rilievi	Compliance Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> - Successivamente alla notifica dell'Action Plan al Team leader, inserisce nell'applicativo di gestione le risultanze dell'audit; - Notifica al Team leader la chiusura delle azioni di livello 1/2 descritte nell'Action Plan allegando le evidenze necessarie; - Gestisce le osservazioni (azioni di livello 3) internamente, in coerenza a quanto notificato ad ENAC, applicando eventuali estensioni, in accordo al processo interno di gestione delle osservazioni. La notifica della chiusura delle osservazioni al ENAC è integrata nella notifica dei change correlati all'introduzione delle modifiche necessarie alla chiusura delle osservazioni.
	Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> - Gestisce le azioni di rientro analogamente a quanto avviene per i rilievi derivanti dalle verifiche interne;

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.93
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

2.3.6.1 Compliance Safety Action Group

Il 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 definisce le azioni necessarie a garantire l'adeguamento ai nuovi requisiti avviando il processo di change management (nota 1);
- 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;

Nota 1: in tali casi viene elaborata una checklist normativa con identificati i requisiti normativi variati/aggiunti, assegnando responsabilità, definendo lo stato conformità, e se necessarie, le azioni di adeguamento. Tale checklist permetterà una facile individuazione della conformità procedurale normativa, attraverso riferimenti specifiche a sezioni/paragrafi della documentazione certificativa (MdA ed allegati).

2.3.7 Monitoraggio delle Contracted activities

2.3.7.1 Definizione e mappatura

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

- definisce le attività che necessitano il ricorso a Società esterne e le specifica all'interno delle proprie procedure operative;
- definisce i requisiti tecnico/operativi che devono essere soddisfatti;
- attiva il change management nei seguenti casi:
 - l'attività viene esternalizzata/internalizzata;
 - l'attività viene affidata ad una nuova Società;
- gestisce il contratto con il fornitore;

I requisiti normativi applicabili sono definiti all'interno dei documenti allegati ad ogni contratto. In particolare all'interno dei capitolati è reso cogente il Manuale di Aeroporto, che definisce gli obblighi ai fini della safety per tutti i soggetti operanti in airside.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.94
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

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 aggiorna la mappatura delle contracted activities sulla base dei change management avviati dal Process Owner, registrando le nuove attività/Società all'interno dell'applicativo di gestione.

2.3.7.2 Controllo e monitoraggio

Il Process Owner, nell'ambito della gestione del contratto, è responsabile di:

- segnalare eventuali difformità in termini di safety attraverso l'occurrence reporting;
- valutare le performance di safety del fornitore attraverso l'indicatore di prestazione (*vendor rating*) del fornitore.

Il Compliance Monitoring, programma le attività di verifica sulla base dei seguenti fattori:

- risk allocation dell'attività contrattualizzata;
- vendor rating di qualifica e prestazionale del fornitore;
- durata del contratto;

L'attività di verifica di conformità sulle contracted activities viene effettuata conseguentemente secondo tre livelli di priorità:

- Verifica documentale durante gli audit effettuati sui *key process*;
- Verifica diretta sul fornitore (tramite visite on-site, interviste al personale, verifiche operative, verifiche presso Ditte in subappalto);
- Verifica tecnica di terza parte affidata a enti certificatori, consulenze, laboratori di test.

Le risultanze delle attività di audit effettuate direttamente sui fornitori vengono condivise trimestralmente con la Direzione Appalti e Acquisti al fine di aggiornare il *vendor rating* del fornitore.

2.3.8 Miglioramento Continuo

In un'ottica di miglioramento sono definiti dei Key Performance Indicators (KPI) 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

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.95
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		COMPLIANCE MONITORING MANAGEMENT

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

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

Compliance Follow Up Performance

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

$$CFP = \frac{\text{N}^\circ \text{ Totali Azioni Livello 2} - \text{N}^\circ \text{ Azioni Livello 2 Scadute}}{\text{N}^\circ \text{ Totali Azioni Livello 2}}$$

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.

2.3.9 Appendici

Appendice	Codice	Titolo
Appendice 4	B-2-F03	Compliance Monitoring Report

2.3.10 Mantenimento delle RegISTRAZIONI

Le registrazioni relative al processo di Compliance Monitoring sono mantenute all'interno dell'applicativo di gestione che garantisce una repository digitale dei documenti per un tempo minimo di 10 anni.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.96
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.4
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI

2.4 GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.4)

La Società Aeroporti di Roma si è dotata di un sistema di gestione della qualità dei dati aeronautici attraverso:

- La definizione di un processo di attività e correlate responsabilità finalizzate alla generazione del dato aeronautico secondo i requisiti di cui al Regolamento (UE) n. 139/2014 e Regolamento (EU) n. 373/2017;
- L'utilizzo di un processo di controllo che garantisca l'integrità del dato generato fino alla sua pubblicazione in AIP.

In particolare, tutti i dati pubblicati in AIP di responsabilità del gestore (contenuti nel Allegato 1 ADQ Manual - Crossreference), sono inseriti nel manuale di Aeroporto Parte D.

Attraverso procedure standard o procedure di backup è garantita da ADR la qualità del dato dalla creazione fino alla pubblicazione, in particolare il sistema di gestione della qualità del dato aeronautico copre:

- Per i dati tecnici (dati presenti in tabella nell'appendice 1 dell'ADQ manual): le fasi che vanno dalla creazione alla trasmissione al AIS dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche presenti nel database centralizzato aeroDB attraverso l'utilizzo del sistema PLX o eventuale procedura di backup in caso di indisponibilità PLX; ad eccezione dei dati relativi agli ostacoli, limitatamente agli ostacoli contenuti nella porzione di territorio rappresentata dalla carta ostacoli di tipo "B", per i quali il gestore garantisce la qualità del dato in accordo all'allegato 7 dell'accordo ENAV-ADR, senza l'utilizzo di PLX, nelle modalità di gestione dei dati non gestiti in PLX e in accordo ai paragrafi applicabili agli ostacoli del manuale ADQ;
- Per i dati non tecnici (dati non presenti in tabella nell'appendice 1, ma di tipo text o free text nella APPENDIX 1 del Regolamento (EU) 373/2017 sezione 1 aerodromes): origine e validazione dei dati non tecnici.

Le procedure di gestione dei dati aeronautici di cui alla Parte D del Manuale di Aeroporto sono richiamate nella Sezione 7 del presente Manuale.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.97
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.5 SEGNALAZIONE ALLE AUTORITA' COMPETENTI DI EVENTI AERONAUTICI

2.5 SEGNALAZIONE ALLE AUTORITA' COMPETENTI DI EVENTI AERONAUTICI

(Rif. 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.

Il personale ed ogni organizzazione aeroportuale devono segnalare al Safety Management System, quindi, 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.

Per le definizioni di accident, serious incident ed incident si rimanda all'Annesso 13 ICAO.

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 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 Ecairs. 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 regolamento (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, se presenti, e le eventuali azioni identificate da intraprendere.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.98
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.5 SEGNALAZIONE ALLE AUTORITA' COMPETENTI DI EVENTI AERONAUTICI

- Entro 90gg dall'invio della prima segnalazione all'Autorità Competente, aggiornamento della stessa con l'inserimento dei risultati finali dell'analisi dell'evento.

Segnalazioni ad ANSV di incidenti/inconvenienti gravi

Il Post Holder Area Movimento assicura, in coordinamento con il Safety & Compliance Monitoring Manager, l'informativa all'ANSV in caso di eventi aeronautici classificabili come incidenti/inconvenienti gravi (come definiti al REG (EU) No 996/2010) il prima possibile, e comunque entro 60 minuti dalla conoscenza dell'accadimento dell'evento. Viene successivamente trasmesso tramite il Capo Scalo il modulo "Comunicazione di incidenti/inconvenienti gravi" dedicato che raccoglie tutte le informazioni preliminari disponibili. I moduli vengono archiviati dal capo scalo e dal Safety Management.

Segnalazioni ad ENAC di incidenti/inconvenienti gravi

Il Post Holder Area Movimento assicura, in coordinamento con il Safety & Compliance Monitoring Manager, la segnalazione immediata alla Sala Crisi ENAC degli incidenti aerei, degli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili e di disservizi aeroportuali gravi allo scopo di garantire un pieno e rapido coordinamento sia istituzionale che operativo da parte dei vertici dell'Ente con gli organismi esterni coinvolti negli eventi di particolare gravità ed emergenza afferenti al settore del trasporto aereo

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.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.99
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.6 DIVIETO DI USO DI ALCOOL E SOSTANZE STUPEFACENTI; DISPOSIZIONI SULL'UTILIZZO DI MEDICINALI.
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			Rev.36 30/07/2024

2.6 DIVIETO DI USO DI ALCOOL E SOSTANZE STUPEFACENTI; DISPOSIZIONI SULL'UTILIZZO DI MEDICINALI.

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.6)

L'assunzione di alcol, droghe o medicinali durante lo svolgimento di ogni attività operativa in ambito aeroportuale, infatti, può comportare gravi rischi per la sicurezza e la salute del singolo lavoratore, nonché potenziali gravi rischi per i passeggeri e per l'intera utenza aeroportuale.

Presso lo scalo di Fiumicino, 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 psico-motorie 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 conformità alla legge nazionale vigente ovvero al Dlgs 81/2008 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.

Ai sensi della normativa vigente, sono espressamente vietate durante l'orario di servizio la somministrazione e l'assunzione di medicinali che possano influire negativamente sulle capacità psico-fisiche degli operatori in modo tale da comprometterne la sicurezza e quella delle operazioni aeroportuali. Rimane comunque in capo la responsabilità di ciascuna organizzazione al rispetto della normativa nazionale vigente in materia (Dlgs 81/2008 e alla Legge 125/2001).

Il Gestore ha predisposto apposita policy al fine di sensibilizzare tutte le società che operano in Airside, al rispetto puntuale degli obblighi di legge.

La policy è riportata alla Parte E del Manuale di Aeroporto, Sezione 33.

	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.100
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.7
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		SAFETY PROCEDURES

2.7 SAFETY PROCEDURES

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

2.7.1 Conformità alle direttive di safety;

Il Safety Management System dell'aeroporto di Fiumicino, 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:

- 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

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:

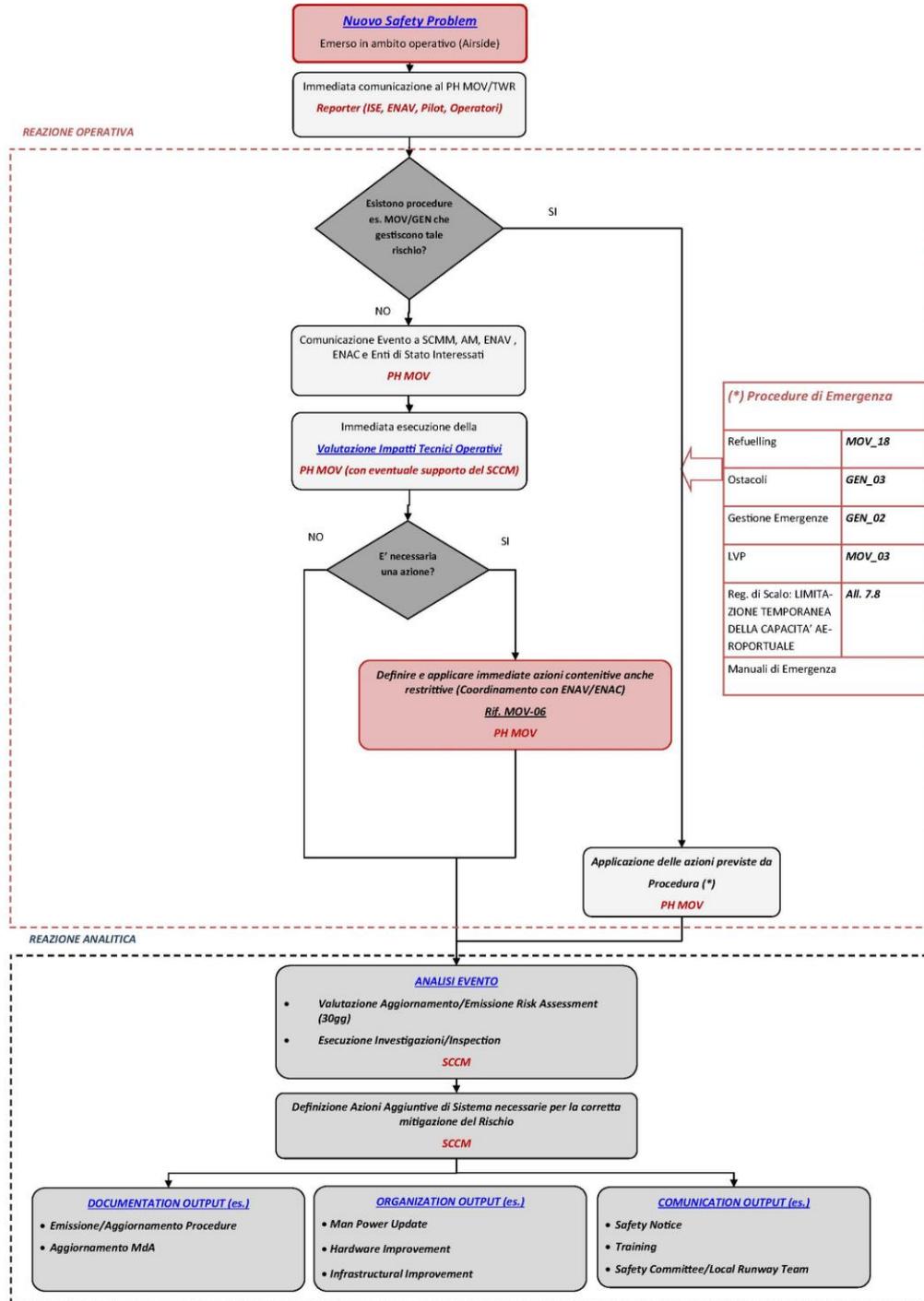
- ✓ Gestione Emergenze - GEN_02
- ✓ Pericoli per la navigazione aerea - GEN_03
- ✓ Refuelling - MOV_18
- ✓ LVP - MOV_03
- ✓ Reg. di Scalo: LIMITAZIONE TEMPORANEA DELLA CAPACITA' AEROPORTUALE - All. 7.8
- ✓ PEA

A completamento di tali procedure, ADR prevede un flusso decisionale di gestione di eventuali problematiche di Safety, le quali, non ricadendo nella casistica su cui viene definito l'hazard log dello scalo, e non appartenendo ai normali processi operativi del Gestore, non sarebbero altrimenti gestite da procedure dedicate. La reazione ADR si suddivide in due fasi ben distinte:

- ✓ Reazione Operativa: con l'obiettivo immediato di valutare l'impatto tecnico operativo dell'evento e mitigarlo, se necessario, intraprendendo azioni contenitive e correttive in coordinamento con ENAV/ENAC. Tale attività è di responsabilità del PH Movimento in coordinamento, laddove gli intervalli di tempo a disposizione lo consentano, con il SCMM.
- ✓ Reazione Analitica: a seguito della mitigazione del rischio il Safety & Compliance Monitoring Manager interviene innescando i processi necessari di risk-assessment, investigation/inspection al

fine di identificare le azioni di sistema aggiuntive necessarie per la corretta gestione del nuovo rischio emerso. Questa seconda fase prevede anche una comunicazione finale dell'analisi gestita grazie a Safety Committee e Safety Notice.

Segue il diagramma di flusso che descrive il processo di Safety Reaction ADR:



	PARTE B -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.102
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.7
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		SAFETY PROCEDURES

2.7.3 Gestione delle Raccomandazioni di Safety emesse dalle Autorità Investigative.

Il Safety Management System dell'aeroporto di Fiumicino, 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 -SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE - RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE (CAPITOLO 2)		Pag.103
	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE	CAPITOLO 2	paragrafo 2.8
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE		REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI

2.8 REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI

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

Per le procedure relative alla registrazione dei movimenti dei velivoli, incluse tipologia aeromobile, data e numero di passeggeri, si rimanda alla parte E del Manuale di Aeroporto, allegato E-14 MOV 09 *Gestione degli stand e registrazione dei movimenti*

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.1
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

3.1 Programma di addestramento

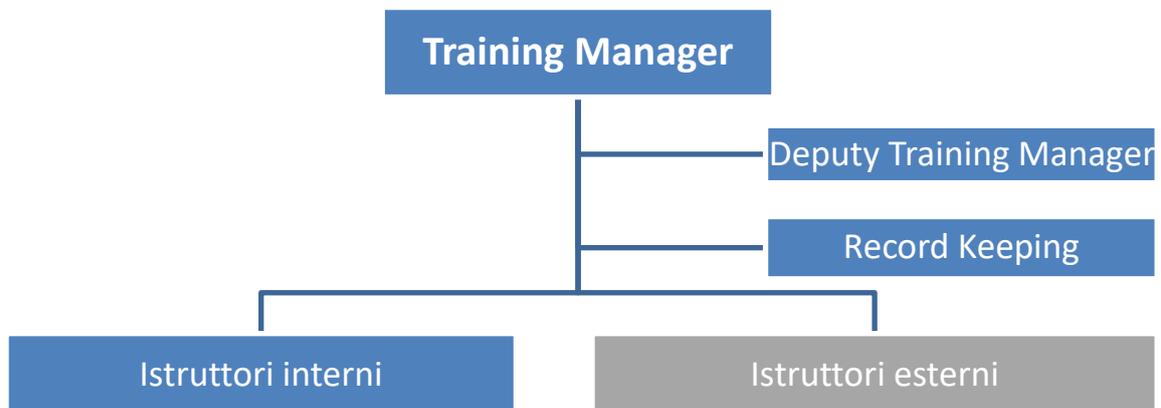
La Società Aeroporti di Roma assicura la formazione e la qualifica:

- 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) n. 2018/1139 e Implementing Rules di cui al Reg. (UE) n. 139/2014⁵;
- del personale che, a qualsiasi titolo accede all’Airside dell’Aeroporto di Fiumicino, 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:



⁵ Fa eccezione la formazione prevista per i servizi di soccorso e lotta antincendio, svolti dal CNVVF, assicurata dallo stesso Corpo Nazionale.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.2
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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

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.

3.1.1.1 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. (UE) n. 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, come indicato al punto 3.1.2.1.1.

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.3
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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 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.

3.1.1.2 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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.4
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

competenza (assessment), risultati minimi che devono essere raggiunti dal personale in addestramento, ed identificazione dell'addestramento necessario sono contenute nel paragrafo 3.1.2.1.2.

La formazione per l'utilizzo degli **impianti della rete di distribuzione di carburante** (pozzetti HRS e baie di carico del refueller) è assicurata dalle società di appartenenza.

A garanzia di un corretto utilizzo degli **equipaggiamenti aeroportuali** centralizzati (pontili d'imbarco, guide ottiche, impianti 400 hz e impianti di aria climatizzata), ADR:

- mette a disposizione degli operatori autorizzati le relative istruzioni d'uso (allegate al Regolamento di Scalo);
- provvede alla qualificazione dei formatori esterni.

A garanzia di un corretto e sicuro utilizzo degli **equipaggiamenti aeroportuali centralizzati** (pontili d'imbarco, guide ottiche, impianti 400 hz e impianti di aria climatizzata), le società di handling, per gli operatori assegnati a tale utilizzo devono rispettare quanto segue:

- erogare la formazione teorica e pratica iniziale esclusivamente attraverso istruttori teorici e supervisor pratici qualificati da ADR e identificati in appositi albi;
- I sillabi della formazione teorica e pratica devono essere conformi a quanto contenuto nella presente sezione del Manuale di Aeroporto, garantendo che la formazione sia sempre allineata alle 'istruzioni per utilizzo di pontili d'imbarco, guide ottiche, impianti 400 hz e impianti di aria climatizzata presso i parcheggi aeromobili' disponibili sul sito www.adr.it;
- il corso teorico deve essere erogato utilizzando il materiale didattico fornito da ADR;
- a seguito della formazione teorica e dell'addestramento pratico/on the job training (della durata e con le modalità definite dalla singola società su tutte le tipologie di impianto utilizzate) deve essere eseguito un assessment finale di qualifica a cura dell'assessor qualificato da ADR, utilizzando il form di assessment previsto in allegato 6 E-15 Disposizioni di Safety
- Inoltre deve essere assicurato:

un refresher training per inoperatività sugli impianti secondo le prescrizioni del Manuale di Aeroporto:

- da 3 mesi a 12 mesi: refresher training + proficiency check pratico;
- oltre 12 mesi: initial training teorico/pratico + assessment pratico.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.5
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

un continuation training ad ogni aggiornamento delle istruzioni e/o modifica degli impianti, almeno in modalità read and sign;

un recurrent training con una frequenza di 24 mesi che garantisca:

- la verifica della continuità lavorativa sugli impianti;
- un refresh teorico;

un proficiency check pratico (su un numero minimo di movimenti a/m) eseguito da un assessor qualificato da ADR.

NOTA: è fissato un periodo di 3 mesi per permettere il riallineamento del recurrent training della formazione sugli equipaggiamenti di piazzola (fissato a 24 mesi), che si concluderà il 2 aprile 2024.

A garanzia di una sicura esecuzione delle **operazioni di spinta aeromobili**, la società di appartenenza degli operatori qualificati deve nei propri programmi di addestramento iniziale prevedere una formazione teorica e pratica (corretta identificazione dei percorso standard) sull'Operation Letter – Ordinato Movimento e garantire un puntuale continuation training ad ogni aggiornamento della stessa lettera di operazioni, almeno in modalità read and sign, qualora ci fossero degli impatti operativi.

La formazione per le operazioni di **marshalling** è di responsabilità delle società di Handling certificate cat. 5.1 secondo il regolamento ENAC – Prestatori di servizio di assistenza a terra. La formazione dovrà essere eseguita in conformità al seguente syllabus teorico/pratico:

	Durata	Modalità	Test	note
Marshalling	4h teoria + Pratica: 3 operazioni in affiancamento	Aula o e-learnig Sul campo	SI Assessment finale	/
(1) il ruolo e le responsabilità dell'assistente di volo; (2) i segnali visivi inclusi nell'appendice 1 «Segnali» dell'allegato del regolamento (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012; (3) caratteristiche dell'aeromobile, sia fisiche che operative, relative alla manovra dell'aeromobile all'interno dei confini del piazzale; (4) procedure di sicurezza intorno all'aeromobile e in particolare intorno ai motori; (5) procedure di emergenza in caso di incidente o incidente sul piazzale; (6) procedure a bassa visibilità; (7) guidare sul piazzale; (8) procedure di arresto di emergenza per sistemi visivi o avanzati di guida visiva all'attracco, se applicabile; e (9) configurazione e layout della piazzola dell'aeromobile Aeroporto FCO (segnaletica orizzontale e peculiarità) (10) Procedure locali del gestore (rif.E-15 DDS Vol.2)				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.6
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			30/07/2024

La formazione pratica in materia di FOD per le operazioni specifiche eseguite è di responsabilità delle società di appartenenza attraverso un addestramento pratico OJT (On-Job-Training) e successivo assessment. Tale specifico addestramento dovrà essere documentato attraverso OJT report e assessment report

La formazione specifica teorico/pratica sul PEA per le operazioni eseguite durante la gestione delle emergenze (checklist operative e operazioni di intervento/supporto) è di responsabilità delle società di appartenenza attraverso un addestramento teorico/pratico dedicato con successivo assessment. Tale specifico addestramento dovrà essere documentato attraverso attestati teorici, OJT report e assessment report.

Di seguito si riportano i syllabi dei corsi teorici e pratici esterni erogati da ADR o da istruttori esterni qualificati da ADR; gli altri syllabi menzionati nel par. 3.1.2.1.2 sono contenuti all'interno del Training Manual. La formazione eseguita dai formatori esterni qualificati da ADR dovrà essere conforme ai seguenti syllabi:

	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
Teleallertamento PEA (initial e recurrent)	1.5h	Sincrona (aula/webinar)	SI*	*test di verifica dell'apprendimento del gruppo/classe
1. Presentazione e utilizzo del Sistema 2. Componenti della postazione operatore 3. Video illustrativo delle funzionalità				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.7
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

4. Procedura di back-up				
-------------------------	--	--	--	--

	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in apron – iniziale teorico <i>(general driving training programme - theoretical)</i>	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 pratico <i>(general driving training programme - practical)</i>	2h	pratico	NO*	* prevede assessment
<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 				

	Durata	Modalità	Test	note
Abilitazione alla guida in apron – recurrent teorico <i>(general driving training programme - theoretical)</i>	2h	Asincrona (e-learning)	SI	

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.8
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

<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 - 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*

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.9
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

<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 (allegato 3 E-15 DDS)	/
<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 				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.10
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

<ul style="list-style-type: none"> - 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: 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 (allegato 5 E-15 DDS) 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 - 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 				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.11
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			Rev.36 30/07/2024

- 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 Istruttore ADC-M – recurrent 12 mesi (manoeuvring area training programme – Theoretical)	2h teorica + 1h in area movimento con Istruttore ADR (ADC-M)	Test apprendimento e assessment finale con Istruttore ADC-M	/
<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 			

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.12
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			Rev.36 30/07/2024

	Durata/modali tà	Test	Note
Abilitazione ADE-M teorico e epratico <i>(manoeuvring area training programme – Theoretical and practical)</i>	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, da completare entro 15gg lavorativi	Test apprendimento e assessment finale con ADE-M ADR	/
<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/modali tà	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	/

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.13
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

<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 			
--	--	--	--

	Durata	Modalità	test	Note
<i>Impianti di Piazzola (per istruttore teorico e training supervisor/assessor)</i>	6h	Teorico Pratico	Si*	*teorico e assessment finale
<p>Teoria (4h)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il ruolo dell'Istruttore Assessor impianti di piazzola - Introduzione - Disposizioni di sicurezza - Pontili d'imbarco nei modelli e nelle tipologie presenti sullo scalo - Utilizzo sistemi guida ottica - Utilizzo impianti alimentazione 400HZ - Utilizzo impianti preconditionamento - verifica, riporto e segnalazione di anomalie o malfunzionamenti <p>Pratica (2h)</p> <ul style="list-style-type: none"> - check dell'impianto e dell'area circostante di operatività, - controllo della piazzola libera da fod ed ostacoli - accensione e lettura messaggi pannello operatore - movimentazione pontile - attracco aeromobile - modalità autolivello - distacco aeromobile e riposizionamento in area parcheggio - utilizzo funzione 'auto parking' - no touch policy ad eccezione dove sia previsto posizionare il bumper del pontile leggermente a contatto con la fusoliera - utilizzo impianti pca (precondizionamento) - utilizzo impianti 400hz - utilizzo impianti VDGS - funzione chock-on degli impianti VDGS 				

	Durata	Modalità	test	Note
<i>Impianti di Piazzola</i>	min. 10h	Teorico Pratico	Si*	*teorico e assessment finale su allegato 6 E-15 DDS
Teoria (min. 4h)				

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.14
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016			ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione - Disposizioni di sicurezza - Pontili d'imbarco nei modelli e nelle tipologie presenti sullo scalo - Utilizzo sistemi guida ottica - Utilizzo impianti alimentazione 400HZ - Utilizzo impianti preconditionamento <p>Pratica (min. 6h)</p> <ul style="list-style-type: none"> - check dell'impianto e dell'area circostante di operatività - controllo della piazzola libera da fod ed ostacoli - verifica, riporto e segnalazione di anomalie o malfunzionamenti - accensione e lettura messaggi pannello operatore - movimentazione pontile - attracco aeromobile - modalità autolivello - distacco aeromobile e riposizionamento in area parcheggio - utilizzo funzione 'auto parking' - no touch policy ad eccezione dove sia previsto posizionare il bumper del pontile leggermente a contatto con la fusoliera - piazzole 502/504/506, obbligo di contatto con l'aeromobile - utilizzo impianti pca (precondizionamento) - utilizzo impianti 400hz - utilizzo impianti VDGS - funzione chock-on degli impianti VDGS 				
--	--	--	--	--

3.1.1.3 Proficiency lingua italiana

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;

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.15
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

- (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 ADC-M qualificati ENAV e VVF applicare tali prescrizioni e registrarle su assessment form ADR, 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.

3.1.1.4 Proficiency lingua inglese

In Coordinamento con ENAV, in relazione all'applicazione graduale del cambiamento in coerenza ai requisiti normativi - ADR.OPS.B.029, SERA.14015 (IR, AMC e GM) - che prescrivono/raccomandano l'utilizzo della lingua inglese su frequenze VHF nelle comunicazioni tra il personale di terra ed ENAV-TWR al fine di migliorare la situational awareness in pista ed in area di manovra, si è condiviso di utilizzare in via sperimentale l'ispezione pomeridiana della pista da parte di ISE.

La sperimentazione si applica escludendo le condizioni di: meteo avverse, winter condition e bassa visibilità.

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 in lingua inglese (rif. AMC1 ADR.OPS.B.029 a) 2)).

Il prerequisito di accesso alla richiesta di esecuzione delle ispezioni in inglese è quindi rappresentato dal possesso della qualifica di Addetto SAR o Supervisore SAR ed il livello di conoscenza della lingua inglese adeguato, che si intende soddisfatto da:

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.16
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

- possesso dell’attestato di conoscenza dell’inglese almeno al **livello ICAO 4** (ICAO Livello 4-5-6 rif. AMC1 ADR.OPS.B.029(b)) rilasciato dall’ente di formazione in Aviation English selezionato da ADR, a seguito del superamento di un assessment dedicato (final term test) 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.

Al personale in possesso dei requisiti sopra verrà opportunamente aggiornata la cartella tecnica personale per l’espletamento della ispezione sperimentale in inglese.

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 4 o 5 sarà necessario un assessment ricorrente rispettivamente ogni 4 o 6 anni eseguito da assessor dall’ente di formazione in Aviation English selezionato da ADR per confermare le competenze in merito alle attività di comunicazione in frequenza con la TWR

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) n. 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.

3.1.2.1.1 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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.17
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

- 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).

REFRESHER 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; 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

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

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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.18
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

Per i soggetti terzi che, espletano parte dei processi che ricadono sotto lo scopo del Certificato di Aeroporto (**Contracted activities**), ADR assicura, richiamandoli nei contratti, 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 (compreso assessment di qualifica) e formazione ricorrente a cadenza non superiore a 24 mesi.

Di seguito i contenuti minimi dei corsi (syllabus) con durata non inferiore a 4 ore initial e 2 ore recurrent:

- Normativa applicabile ambito aeroportuale/tecnica
- Procedure di interfaccia ADR-Contracted
- Formazione Tecnico specialistica su attrezzature, equipaggiamenti, mezzi oggetto del contratto ADR

- Definire e implementare un piano di proficiency check teorico/pratico 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 refresher 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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.19
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
			Rev.36 30/07/2024

3.1.2.1.2 ALTRO PERSONALE

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

a) ADR definisce una serie di corsi obbligatori iniziali e ricorrente, 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
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>	NA, gli argomenti di recurrent sono inseriti nel recurrent Airside Safety
Teleallertamento PEA	A tutti gli operatori che per la loro qualifica debbano utilizzare il sistema di teleallertamento 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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.20
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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 formazione sicurezza@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 ed 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.

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 relativa ai corsi erogati dal gestore, o per i quali il gestore qualifica istruttori esterni, in analogia a quanto applicato in ADR:

RILASCIO

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.21
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

RINNOVO (Frequenza 24 Mesi)

- Formazione teorica ricorrente
- Addestramento pratico ricorrente
- Proficiency Check

REFRESHER 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 o operative (environment), il personale coinvolto sia sottoposto alla formazione teorico/pratica incrementale necessaria e ad un assessment prima di poter svolgere in autonomia i nuovi compiti.

In caso la variazione sia generata dal gestore e correlata ad aspetti di Safety Aeroportuale, sarà cura di ADR prevedere la formazione necessaria da erogare (es. Corsi aggiuntivi, Emissione di Safety/Training Notice). Sarà successivamente cura del datore di lavoro prevedere alla erogazione o distribuzione documentali necessarie.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.22
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
			Rev.36 30/07/2024

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.

3.1.2.1.3 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.

3.1.2.1.4 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)
C	Utilizzo Equipaggiamenti Piazzola

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.23
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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, 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.
- Nel caso di utilizzo Impianti di piazzola, avere competenze tecniche e documentata esperienza in materia ed avere svolto per almeno due anni l’attività di addestramento teorico del personale interno su detti impianti.

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 (corso recurrent training dedicato) 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 l’anno ad un incontro, organizzato da ADR (corso recurrent training dedicato) 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). Tale corso contiene anche il recurrent language proficiency check in Italiano.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.24
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE
			Rev.36 30/07/2024

Per gli istruttori ‘equipaggiamenti di piazzola’: partecipare almeno una volta ogni 2 anni al corso di recurrent training che comprende: la condivisione degli indicatori di safety/efficienza, un aggiornamento teorico/pratico sugli impianti disponibili sullo scalo, le modalità di record keeping sull’attività di formazione svolta ed il superamento di una valutazione finale (proficiency check). Il syllabus del corso di recurrent è simile al corso initial, ma con una durata limitata ad 2h di teoria e 2h di pratica.

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 relativi all’abilitazione alla guida, mentre nel Regolamento di Scalo sono contenute le istruzioni tecniche per l’utilizzo degli impianti di piazzola che costituiscono il riferimento per la formazione/addestramento degli operatori.

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.

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.

3.1.2.1.5 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 (rif. Disposizioni di Safety, volume 2 circolazione in airside, par 5.10).

Requisiti ADE-A

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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.25
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

- 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 (per ADE-M ADR l'esperienza deve essere maturata nella Sicurezza Operativa)
- 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).

Qualificazione ADE-A

- La qualificazione può essere effettuata dagli istruttori ADC di ADR o di Enti/Società che ne abbiano titolo (3.1.2.1.4). 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.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.26
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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

3.1.2.1.6 Training supervisor/Assessor Impianti di Piazzola

La qualifica di Training supervisor/Assessor Impianti di Piazzola, abilitato alla formazione pratica e all'esecuzione degli assessment finali viene riconosciuta coloro che abbiano dimostrato:

- Almeno 3 anni di esperienza nell'utilizzo degli impianti di piazzola.
- Aver superato il corso teorico/pratico e l'assessment di qualifica specifico.

Verifica dell'implementazione dei programmi formativi

Il monitoraggio dell'attività di formazione per i corsi sopra indicati è assicurata in ultima istanza dai processi di tesseramento, rilascio abilitazioni alla guida e abilitazione all'utilizzo dei pontili di imbarco

ADR richiede a Enti e Società che abbiano istruttori qualificati ad erogare formazione in aree di responsabilità del gestore, di inviare i record dell'attività erogata in modalità e frequenze stabilite, sia per verificare il mantenimento delle competenze ai fini del rinnovo, sia come elemento di monitoraggio della compliance.

3.1.2.1.7 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

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.27
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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) n. 139/2014 sono archiviati dalla struttura del Training Manager in coordinamento con le strutture dei Post Holder (gli originali cartacei di: 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. (UE) n. 139/2014 ADR.OR.D.035 al fine di rendere possibili le verifiche da parte di Training Manager e Compliance Monitoring.

Tutte le registrazioni di training devono essere conservate per 4 anni oltre la cessazione del rapporto tra società e operatore.

 MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)		Pag.28
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

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.

 ADR AEROPORTI DI ROMA	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE (CAPITOLO 3)			Pag.29
	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	CAPITOLO 3	paragrafo 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev.36 30/07/2024
MDA FCO Edizione 0 del 05/12/2016				

3.2.4 Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione

Si veda paragrafo 3.1.3