

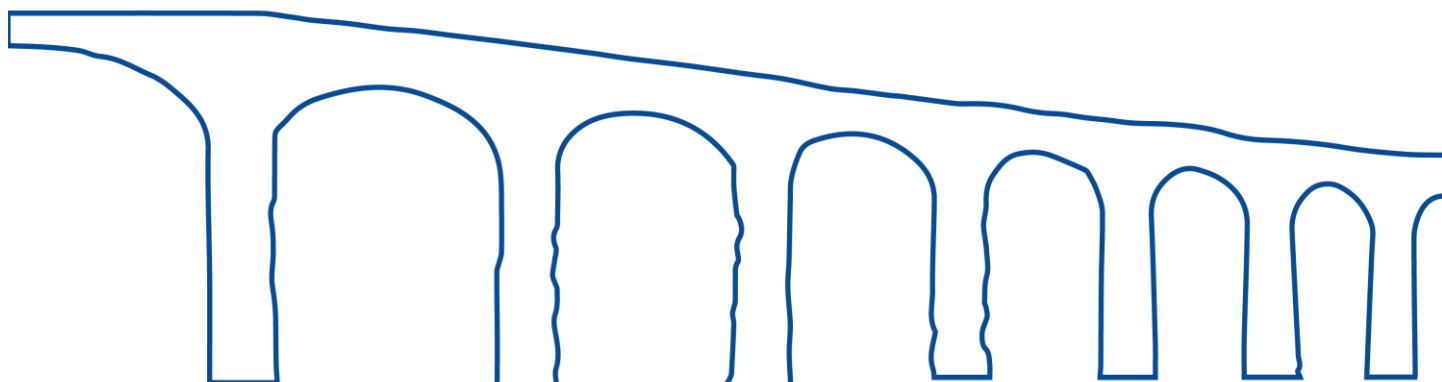
**Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino**

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

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

**SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione Aeroportuale**

**SEZIONE 3 – Qualifica e addestramento del personale operante in aeroporto**



Lasciata intenzionalmente in bianco

 <b>Aeroporti di Roma</b>	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.12 del 30/06/2021

## **PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO ..... 5**

### **2 RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE..... 5**

#### **2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE ..... 6**

##### **2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione..... 8**

###### **2.1.1.1 L'Accountable Manager ..... 9**

###### **2.1.1.2 Safety & compliance monitoring manager ..... 11**

###### **2.1.1.3 Training Manager ..... 12**

###### **2.1.1.4 Post Holder Area di Movimento & Terminal ..... 13**

###### **2.1.1.5 Post Holder Area di Manutenzione ..... 16**

###### **2.1.1.6 Post Holder Progettazione ..... 17**

##### **2.1.2 Procedure per la supervisione continua in assenza dei responsabili titolari (Deputy) 18**

##### **2.1.3 I comitati aeroportuali ..... 19**

###### **2.1.3.1 Safety Board ..... 22**

###### **2.1.3.2 Safety Action Group (SAG) ..... 22**

###### **2.1.3.3 Safety Committee ..... 25**

###### **2.1.3.4 Local Runway Safety Team ..... 25**

###### **2.1.3.5 Emergency Response Committee ..... 28**

#### **2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM..... 29**

##### **2.2.1 Scopo del Safety Management System..... 29**

##### **2.2.2 Safety policy ..... 31**

###### **2.2.2.1 Safety Objectives ..... 33**

##### **2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety aeroportuale ..... 34**

###### **2.2.3.1 Risk Management ..... 34**

###### **2.2.3.2 Management of change ..... 35**

###### **2.2.3.3 Occurrences Management ..... 35**

##### **2.2.4 Gestione e revisione documentale ..... 36**

###### **2.2.4.1 Lista di distribuzione..... 36**

###### **2.2.4.2 Archiviazione del documento ..... 36**

##### **2.2.5 Processo di safety risk management, identificazione degli hazard e del sistema di valutazione del rischio..... 38**

###### **2.2.5.1 Identificazione degli hazard..... 39**

###### **2.2.5.2 Analisi degli hazard..... 40**

###### **2.2.5.3 Valutazione del rischio ..... 42**

###### **2.2.5.4 Risk Assessment Report e hazard log ..... 45**

 <b>Aeroporti di Roma</b>	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.12 del 30/06/2021


2.2.6	Azioni di mitigazione del rischio .....	46
2.2.6.1	Azioni di origine nazionale .....	48
2.2.7	Monitoraggio degli indicatori di safety .....	49
2.2.7.1	Safety Performance Indicator (SPI) .....	49
2.2.7.2	Definizione dei target dei SPI .....	51
2.2.7.3	Monitoraggio dei SPI .....	51
2.2.8	Reporting system .....	53
2.2.8.1	Modalità di segnalazione eventi aeronautici .....	54
2.2.8.2	Analisi eventi aeronautici .....	55
2.2.8.3	Monitoraggio azioni correttive .....	59
2.2.9	Emergency Response Planning .....	60
2.2.10	Gestione dei cambiamenti (changes) .....	61
2.2.10.1	Scopo .....	61
2.2.10.2	Tipologie di cambiamento .....	62
2.2.10.3	Livelli di Cambiamento .....	63
2.2.10.4	Descrizione del processo .....	67
2.2.10.5	Change Notification Document .....	74
2.2.10.6	Change Management Report .....	74
2.2.11	Safety promotion .....	75
2.2.11.1	Comunicazione .....	76
2.2.11.2	Campagne di Safety .....	77
2.2.11.3	Processo di Pubblicazione documenti di Safety .....	78
2.2.12	Safety Management System Output .....	78
2.3	COMPLIANCE MONITORING .....	79
2.3.1	Attività di Compliance Monitoring .....	79
2.3.2	Organizzazione del Compliance Monitoring System .....	80
2.3.2.1	Requisiti di neutralità .....	81
2.3.2.2	Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring .....	81
2.3.2.3	Definizioni e Acronimi .....	81
2.3.3	Gestione della conformità .....	82
2.3.3.1	Check-list OORB e CS .....	83
2.3.3.2	Metodi di rispondenza .....	83
2.3.3.3	Archivio delle evidenze di conformità (data collection) .....	83
2.3.3.4	Gestione delle deviazioni .....	84

 <b>Aeroporti di Roma</b>	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.12 del 30/06/2021

2.3.4	Audit schedule .....	84
2.3.4.1	Audit .....	85
2.3.4.2	Inspection .....	86
2.3.4.3	Contracted activities .....	87
2.3.4.4	Audit Esterni .....	87
2.3.4.5	Gestione delle Non Conformità .....	91
2.3.4.6	Follow Up .....	93
2.3.4.7	Compliance Safety Action Group .....	93
2.3.5	Addestramento .....	95
2.3.6	Miglioramento Continuo.....	95
2.3.7	Modulistica di compliance .....	96
2.3.8	Mantenimento delle RegISTRAZIONI .....	96
2.4	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI .....	97
2.5	SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI .....	98
2.5.1	Procedure di segnalazione verso ENAC.....	98
2.5.2	Procedure di segnalazione verso ANSV.....	98
2.6	PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI .....	99
2.7	SAFETY PROCEDURES.....	100
2.7.1	SAFETY DIRECTIVES.....	100
2.7.2	REACTION TO SAFETY PROBLEMS .....	100
2.7.3	SAFETY RECOMMENDATIONS .....	100
2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI .....	101
<b>PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE ...</b>		<b>103</b>
<b>3</b>	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE .....</b>	<b>103</b>
3.1	Programma di addestramento.....	103
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. ....	104
	• PERSONALE ADR.....	104
	• ALTRO PERSONALE.....	105

 <b>Aeroporti di Roma</b>	Manuale di Aeroporto	MDA CIA-PARTE B
MDA CIA Edizione 0 del 30/06/2017	Indice	Rev.12 del 30/06/2021

3.1.2	Procedure di addestramento e qualifica.....	107
3.1.2.1	Procedure per l'addestramento e la valutazione di competenza del personale in addestramento .....	107
•	PERSONALE ADR.....	107
•	ALTRO PERSONALE.....	109
	Qualificazione Istruttori Interni .....	111
	Qualificazione Istruttori Esterni.....	111
	Training Notice .....	113
3.1.2.2	Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti .....	113
3.1.3	Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione .....	113
3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check.....	114
3.2.1	Metodologie e procedure di verifica .....	114
3.2.2	Procedure da applicare nel caso in cui il personale in addestramento non abbia raggiunto i livelli standard di addestramento richiesti.....	114
3.2.3	Il processo di validazione per misurare l'efficacia del programma .....	115
3.2.4	Descrizione della documentazione che deve essere conservata con indicazione del periodo di conservazione .....	115

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.5
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 3
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	30/04/2019

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

### 2 RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE

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

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


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

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

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

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

Se si manifestano condizioni di mancanza 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.


	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.6
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

## 2.1 ORGANIGRAMMA AZIENDALE

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)

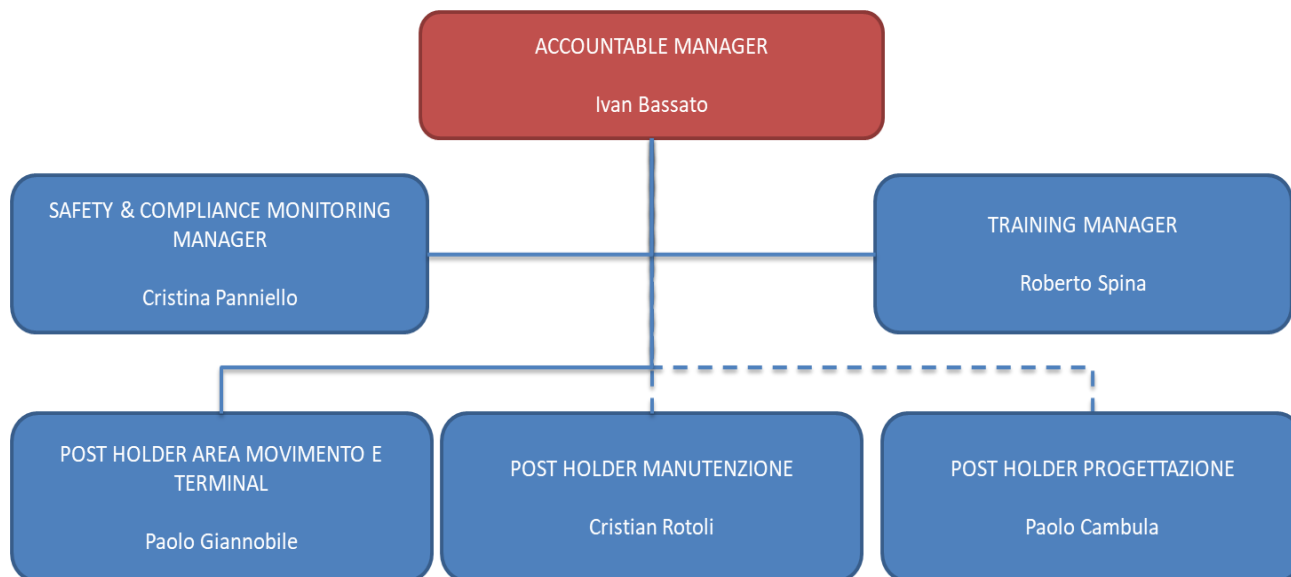
L'organizzazione della Società di Gestione, in conformità ai requisiti del Reg. (CE) n. 1139/2018 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, è strutturata al fine di garantire il presidio di tutte le aree a garanzia del mantenimento dei requisiti di certificazione.



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.7
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021




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:



**Organigramma 1** – Organigramma di certificazione

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.8
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

Per quanto riguarda le subordinazione e tutti i livelli di riporto comprese le responsabilità e i nominativi del personale operativo si rimanda al mansionario aziendale disponibile presso gli uffici del dipartimento di ADR *Organizzazione e Miglioramento Processi Aviation, Manutenzione e Infrastrutture*.

### 2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

#### Riferimenti Normativi:

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


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

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

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

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

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	N°telefonico (rete AdR)
Accountable Manager	Ivan Bassato	ivan.bassato@adr.it	0665957206
Safety & Compliance Monitoring Manager	Cristina Panniello	cristina.panniello@adr.it	0665951

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.9
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

Post Holder Area di Movimento e Terminal	Paolo Giannobile	paolo.giannobile@adr.it	0665959511
Post Holder Progettazione infrastrutture e sistemi	Paolo Cambula	paolo.cambula@adr.it	0665954094
Post Holder Manutenzione infrastrutture e sistemi	Cristian Rotoli	cristian.rotoli@adr.it	06659532954
Training Manager	Roberto Spina	roberto.spina@adr.it	0665956681

L'indirizzo di posta certificata della Società Aeroporti di Roma è [aeroportidiromaspa@pec.adr.it](mailto:aeroportidiromaspa@pec.adr.it)

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

Nell'organizzazione di Aeroporti di Roma:

- Post Holder Progettazione;
- Training Manager.

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


#### 2.1.1.1 L'Accountable Manager

**Riferimenti Normativi:**

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

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

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


	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.10
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017

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

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

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.11
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021


### 2.1.1.2 *Safety & compliance monitoring manager*

#### **Riferimenti Normativi:**

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

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

- La promozione degli strumenti di Hazard Identification, e favorisce la loro gestione;
- La gestione di un efficace processo di Risk Assessment e Risk Management e delle relative azioni preventive e correttive;
- La gestione di un efficace processo di Management of change;
- La gestione del sistema di Reporting System;
- La gestione degli indicatori di prestazione del sistema di gestione della Safety e relativi report periodici;
- la gestione del processo di investigazione degli eventi in conformità al regolamento 376/2014 e delle conseguenti azioni preventive e correttive;

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.12
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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


L'eventuale modifica del nominativo del Safety & compliance monitoring manager è sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esame del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

L'eventuale modifica delle responsabilità del Safety & compliance monitoring manager e dei poteri ad esso attribuiti sono, altresì, sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione.

#### 2.1.1.3 *Training Manager*

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

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.13
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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

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

Il Safety & compliance monitoring manager è responsabile della definizione dei piani per i contenuti direttamente collegati al Safety Management System (Policy, funzione del Sistema di Gestione della Sicurezza, metodologia di reporting).

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


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

##### **Riferimenti Normativi:**

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

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


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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.14
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017

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



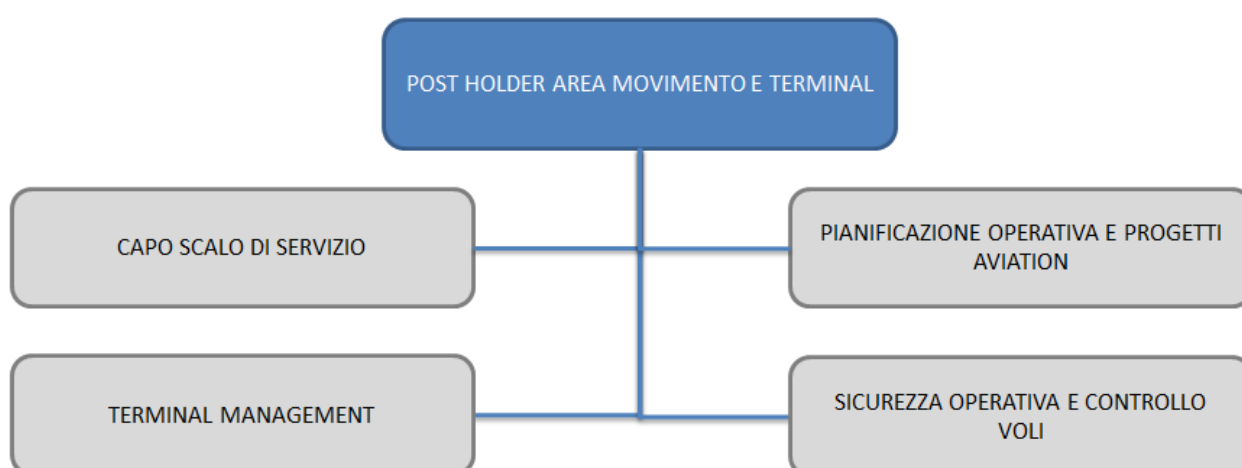
	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.15
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

- La presenza di procedure per l'autorizzazione, valutazione e formazione del personale alla guida in area di movimento;
- L'illuminazione diurna e notturna degli ostacoli mobili all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione degli aeromobili.


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

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

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



**Organigramma 2** – Organigramma Post Holder Area di Movimento & Terminal

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.16
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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

L'eventuale modifica delle responsabilità del Post Holder Area di Movimento & Terminal e dei poteri ad esso attribuiti devono, altresì, essere sottoposti all'ENAC per valutazione e accettazione. Tale modifica rientra nella procedura di management of change e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety & compliance monitoring manager.


#### 2.1.1.5 **Post Holder Area di Manutenzione**

##### **Riferimenti Normativi:**

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

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

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.17
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017

- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente della progettazione delle manutenzioni straordinarie, di tutte le infrastrutture appartenenti all'airside;
- e comunque di quanto necessario a garanzia della gestione e della sorveglianza della manutenzione dell'Aeroporto, per quanto di competenza del Gestore.

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

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 management of change e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety & compliance monitoring manager.

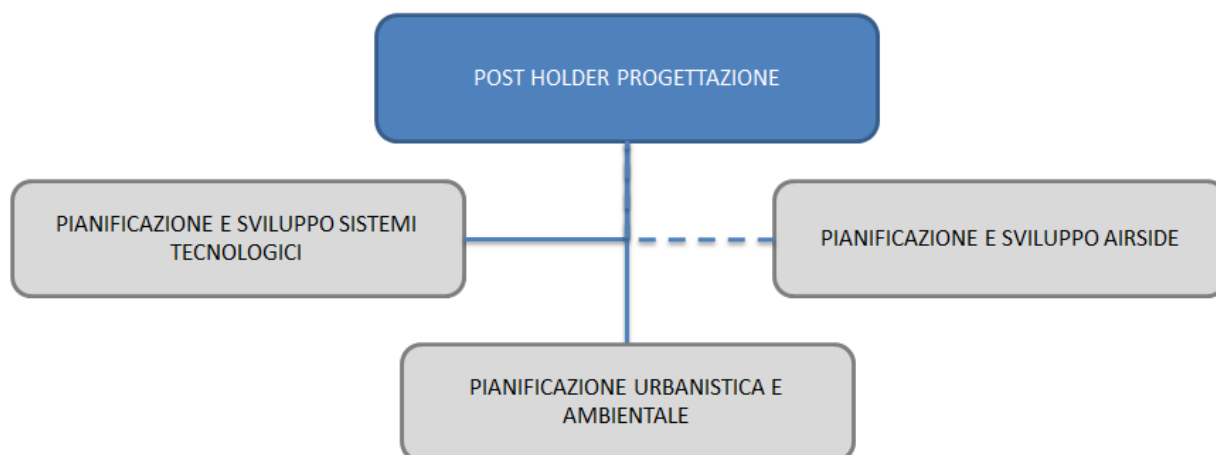
#### 2.1.1.6 **Post Holder Progettazione**

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

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

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.18
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

- 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.



**Organigramma 3** – Organigramma Post Holder progettazione

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.

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


#### Riferimenti Normativi:

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

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

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

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.19
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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.

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


### 2.1.3 I comitati aeroportuali

#### Riferimenti Normativi:

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

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


Di seguito vengono elencati i comitati aeroportuali gestiti dal Gestore Aeroportuale e coordinati dal Safety & compliance monitoring manager:

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.20
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

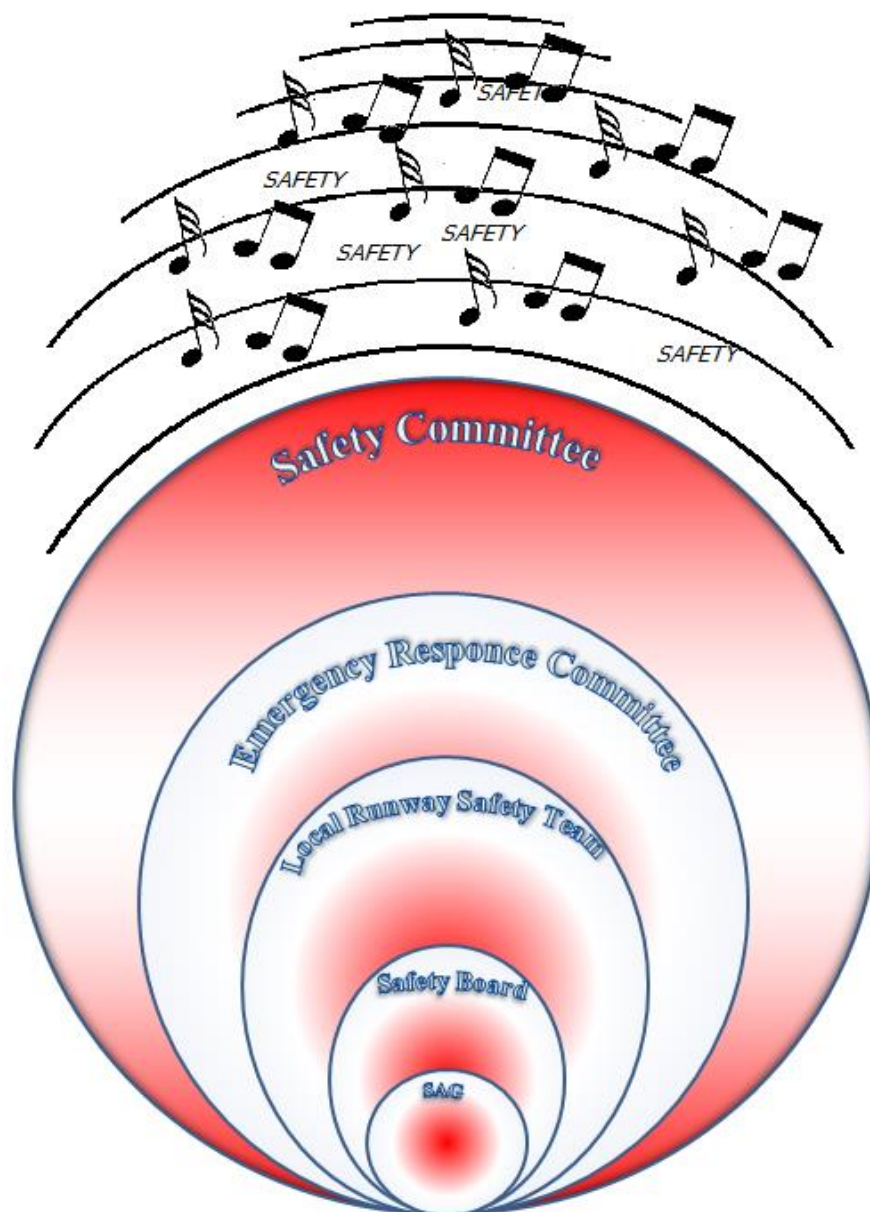
Comitato	Tipologia / obiettivi	Membri	Coordinatore
<b>Safety Board</b>	Comitato interno ad ADR con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nel continuous improvement del SMS.	Accountable manager, Post Holder, Safety & compliance monitoring manager.	Safety & compliance monitoring manager
<b>Safety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

Il coordinatore del comitato ha cura di:

- verbalizzare gli incontri, laddove previsto;
- pianificare le riunioni coinvolgendo, a seconda del tema trattato, i membri strettamente necessari nel rispetto dei criteri generali di efficienza produttiva aziendale


 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.21
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

- coordinare tutte le attività utili a portare l'obiettivo a compimento.



**Figura 1-** La Safety e i comitati dell'Aeroporto di Ciampino



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.22
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

### 2.1.3.1 **Safety Board**

#### **Riferimenti Normativi:**

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

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

Il Safety Board è composto dall'Accountable Manager, dai Post Holder, dal Safety & compliance monitoring manager. Il Comitato si riunisce periodicamente per valutare e condividere:

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

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

### 2.1.3.2 **Safety Action Group (SAG)**


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

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

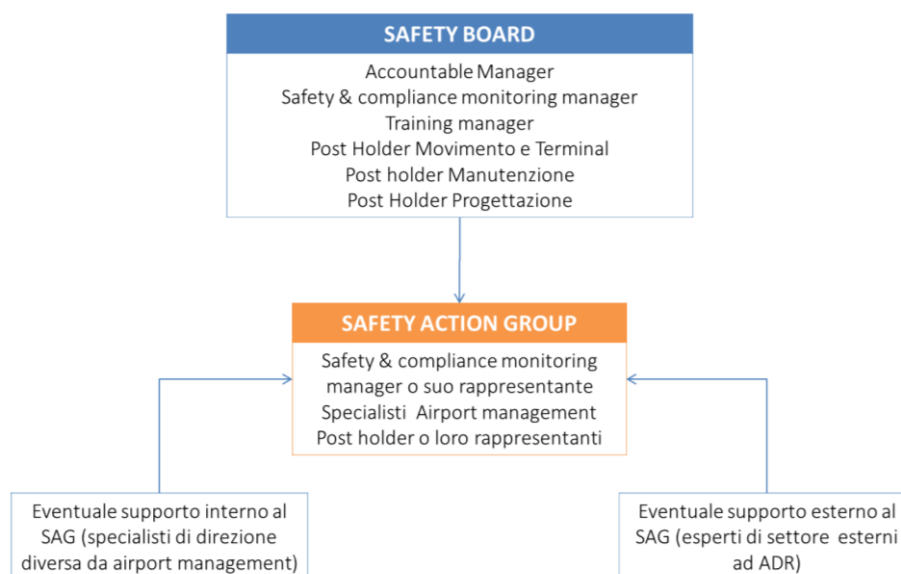
Il gruppo di lavoro è costituito da:

- I Post Holder o loro rappresentante;
- Il Safety & compliance monitoring manager suo rappresentante;
- Funzioni specialistiche della Direzione Airport Management;



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.23
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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



**Figura 2 - I Safety Action Group**

Il Safety Board, stabilisce gli obiettivi da portare a termine nei tempi e modi ritenuti opportuni. Il Safety & compliance monitoring manager convoca il Safety Action Group chiarendo l'obiettivo coordinato con il Safety Board, e i tempi prestabiliti.

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


- l'obiettivo da attuare
- i tempi da rispettare

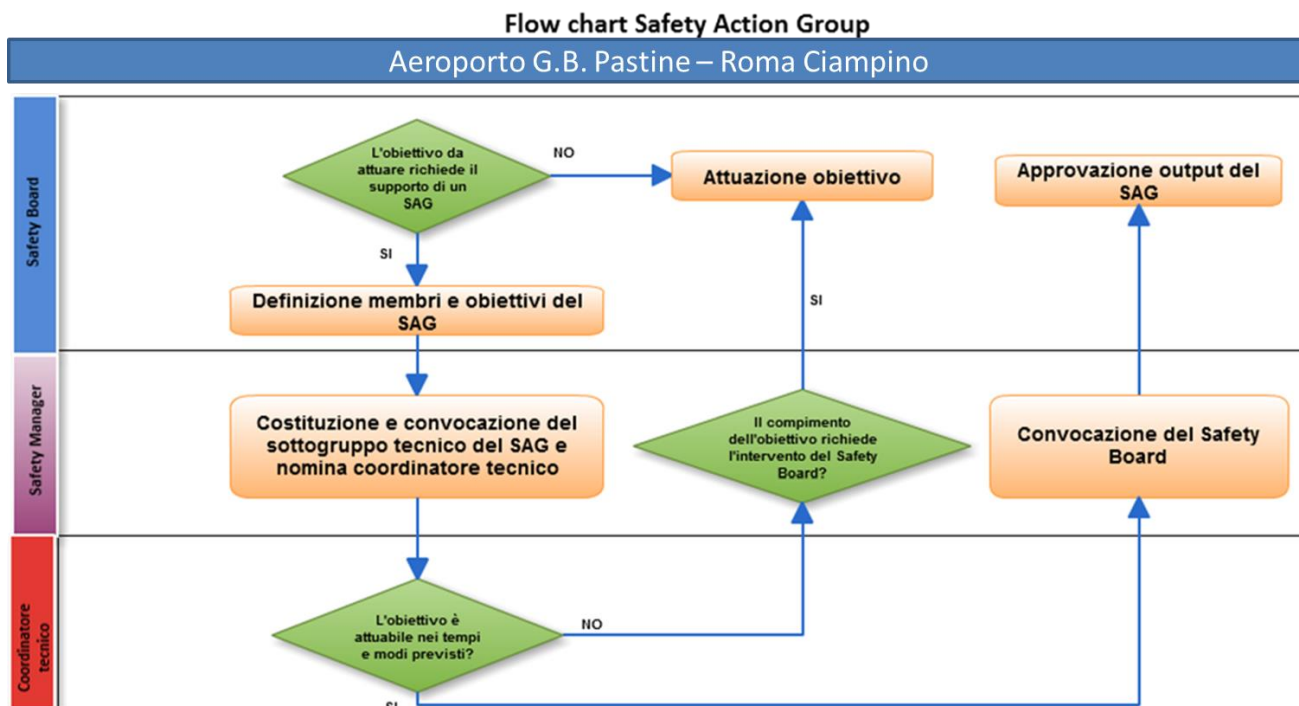
Il Safety Action Group essendo un organo tecnico formato da figure tecniche professionali specializzate agirà in piena autonomia fino al conseguimento dell'obiettivo di Safety stabilito. Il Safety & compliance monitoring manager avrà cura di informare il Safety Board e, qualora richiesto, di convocarlo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

Il Safety & compliance monitoring manager provvederà a portare il risultato finale in Safety Board per l'approvazione finale.


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

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

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.24
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021



Flow Chart 1 - Flow chart Safety Action Group

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.25
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

### 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		
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.		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Gestore Aeroportuale	Safety & compliance monitoring managero suo delegato	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
compagnie aeree (Major)		Rappresentante nominato
I compiti del Safety Committee		
Identificare gli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in apron		
Sviluppare campagne di Safety per il sicuro utilizzo dell'area apron soprattutto in concomitanza con periodi contraddistinti da picchi di traffico o criticità quali cantieri lavori supportando la informativa ai piloti con documentazione di supporto all'uopo redatta		
Monitorare il numero, il tipo e la severità degli inconvenienti in apron diffondendo le raccomandazioni scaturite dai rapporti di investigazione degli eventi e/o dalle valutazioni del rischio del Safety Management System di ADR		
Promuovere le best practices al fine di migliorare gli standard di sicurezza operativa in apron		
Valutare le azioni utile a mitigare i rischi in apron sia in riferimento alle infrastrutture, all'organizzazione dei vari soggetti e alle procedure utili al sicuro funzionamento dello scalo		
Condividere gli strumenti necessari a sviluppare e promuovere la cultura della Safety in apron		
Proporre soluzioni di miglioramento procedurali, organizzative e infrastrutture per migliorare i requisiti di Safety dello scalo		
Frequenza incontri		Almeno 1 incontri/anno


### 2.1.3.4 Local Runway Safety Team

#### Riferimenti Normativi:


	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.26
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

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		
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.		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Gestore Aeroportuale	Safety & compliance monitoring manager suo delegato	Post Holder Movimento o suo delegato
		Post Holder Manutenzione o suo delegato
		Post Holder Progettazione o suo delegato
Ente Nazionale di Assistenza al volo		Responsabile Ufficio Sicurezza Operativa
		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	
I compiti del Local Runway Safety team		
Identificare gli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in area di manovra, incluse le azioni utili a redigere hot spot map e della chiarezza delle informazioni riportate in AIP		
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 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 segnaletica in corrispondenza degli accessi in pista, sia visibile e comprensibile in diverse condizioni meteo e di luce		
Verificare che le procedure di movimentazione del personale che si muove in area di manovra siano armonizzate e opportunamente integrate		
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		
Migliorare i programmi di addestramento al fine di favorire che le abilitazioni alla guida in area di manovra		


 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.27
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 11</b>
	<b>Paragrafo 2.1</b>	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	<b>04/02/2021</b>

mitighino il rischio di runway incursion	
Valutare, attraverso la procedura di management of change quando cambiamenti procedurali, infrastrutturali ed organizzativi possano influire sugli standard di sicurezza attesi attraverso valutazione del rischio eseguite in conformità a quanto richiesto dal regolamento europeo	
Verificare l'efficacia delle eventuali azioni preventive e correttive messe in atto al fine di mitigare il rischio di runway incursion e runway excursion	
Informare di problematiche relative alla Safety il management interessato	
<b>Frequenza incontri</b>	Almeno 1 incontri/anno

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.28
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 11
	Paragrafo 2.1	ORGANIGRAMMA AZIENDALE	04/02/2021

### 2.1.3.5 Emergency Response Committee

EMERGENCY RESPONSE COMMITTEE		
Fa parte del Safety Committee ed è un gruppo locale specializzato e dedicato alla corretta gestione delle emergenze in adeguamento al Regolamento europeo. Ha il compito specifico di analizzare e valutare i piani di emergenza aeronautici. I membri, a seconda del tipo di piano di emergenza oggetto di analisi, possono essere ristretti rispetto alla lista sotto riportata.		
Società/Enti	Coordinatore	Membri
Ente Nazionale dell'Aviazione Civile	Safety & compliance monitoring managero suo delegato	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
I compiti dell'Emergency Response Committee		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che coinvolgono gli aeromobili (Allarme, emergenza, incidente aereo).		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che vedono minacce alla sicurezza degli aeromobili .		
Effettuare il debriefing degli eventi significativi attinenti ai piani di emergenza aeronautici.		
Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di gestione degli stati di allerta che vedono eventi di emergenza in airside che possono compromettere la sicurezza operativa degli aeromobili presenti sullo scalo (incendi di infrastrutture in airside)		
Pianificazione delle esercitazioni annuali, sia il full scale sia le esercitazioni parziali.		
Effettuazione sia dei briefing che dei debriefing delle esercitazioni di emergenza avendo cura di definire le azioni da mettere in atto, che, ogni soggetto per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione della stessa nei modi e nei tempi previsti.		
Condivide e approva tutte le parti del Piano di emergenza airside dello scalo di Ciampino		
Condivide le informazioni relative a best practices adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione delle emergenze sullo scalo di Ciampino.		
Frequenza incontri		Almeno 1 incontri/anno

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.29
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 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)

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

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


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

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

L'ICAO (International Civil Aviation Organization) definisce Safety “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”.

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

Scopo del Safety Management System (SMS) è quello di attuare l'analisi sistematica dei rischi associati alle operazioni aeroportuali airside dello scalo di Ciampino, finalizzata alla prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti aeronautici. In particolare, il processo di gestione della Safety costituisce parte integrante della gestione dell'organizzazione. Esso, infatti, è un aspetto intrinseco ed esplicito delle responsabilità del vertice aziendale, supportato dall'SMS nella definizione ed attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo.


 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.30
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 10</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	<b>Paragrafo 2.2</b>	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	<b>31/08/2020</b>

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

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

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



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.31
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020


## 2.2.2 Safety policy

### Riferimenti Normativi:

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

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 Board.

La Safety Policy viene rivalutata annualmente in sede di Safety Board al fine di assicurare che la stessa rimanga adeguata all'organizzazione.

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.32
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020



## Safety Policy

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

L'Accountable Manager e tutto il Management di Aeroporti di Roma si impegnano a sviluppare, stabilire, mantenere e migliorare costantemente strategie e processi per garantire che tutte le operazioni aeronautiche siano eseguite in un contesto di risorse equilibrate, 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:


- **Promuovere 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, ed incoraggi la segnalazione delle anomalie;
- **Assicurare che la gestione della safety sia la primaria responsabilità**  
di tutti i manager e dipendenti;
- **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;
- **Stabilire e attuare processi di individuazione dei pericoli e di gestione dei rischi,**  
per eliminare o mitigare ad un livello quanto più basso possibile i rischi legati alle operazioni degli aeromobili;
- **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;
- **Rispettare i requisiti e le norme legislative e regolamentari**  
e perseguire, laddove attuabile, le *best practice* internazionali;
- **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;
- **Definire e misurare i livelli di safety performance**  
attraverso adeguati safety indicator 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;
- **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, 21/07/2020

L'Accountable Manager

Ivan Bassato




 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.33
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

#### 2.2.2.1 *Safety Objectives*

In accordo ai principi espressi nella Safety Policy, Aeroporti di Roma individua annualmente in sede di Safety Board gli obiettivi di Safety, che forniscono le basi per il processo di Safety Performance Monitoring riportato al par. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata..**

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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.34
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety aeroportuale

### Riferimenti Normativi:

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

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

Queste figure sono l'Accountable Manager, i Post Holders, il Safety & compliance monitoring manager e il Training Manager.

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

Il Safety & compliance monitoring manager è responsabile del Safety Management System e dei processi descritti all'interno del presente capitolo.


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

Il Safety Management System di Aeroporti di Roma per l'aeroporto di Ciampino è gestito dall'unità organizzativa Safety & compliance monitoring management la cui responsabilità è affidata al Safety & compliance monitoring manager. Quest'ultimo è inquadrato all'interno delle figure di certificazione garantendo un diretto rapporto all'Accountable Manager e l'opportuna indipendenza dalle figure dei post holder.

Di seguito si riportano i processi gestiti all'interno del Safety & compliance monitoring management :

#### 2.2.3.1 Risk Management

- gestione del processo di Risk management e dei relativi strumenti di Hazard Identification e Risk Assessment;
- analisi degli hazard e l'implementazione del registro di hazard summary attraverso l'operato del Safety Action Group;
- valutazione dei rischi e la definizione delle azioni di mitigazione/eliminazione del rischio attraverso l'operato del Safety Action Group;
- coordinamento dei Safety Action Group per i processi individuati dal Safety & compliance monitoring manager;

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.35
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020


- individuazione e la proposta al Safety Manager degli interventi di formazione del personale sulla gestione della sicurezza per il processo sotto la sua responsabilità.

#### 2.2.3.2 **Management of change**

- valutazione dei rischi legati ai cambiamenti infrastrutturali, organizzativi e procedurali con impatto sul Management System e la definizione delle azioni di mitigazione/eliminazione del rischio attraverso l'operato del Safety Action Group;
- supporto specialistico alle Direzioni per l'integrazione della componente Safety nello sviluppo e progettazione di nuove iniziative;

#### 2.2.3.3 **Occurrences Management**

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.36
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 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 del Capitolo relativo al Safety Management System a seguito di variazione della normativa vigente, nonché qualsiasi altra variazione contingente che ne comporti il necessario adeguamento.

Il Safety & compliance monitoring manager è altresì responsabile circa l'informazione e formazione sui contenuti del Capitolo da parte di coloro che ne sono i destinatari.

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

#### 2.2.4.1 Lista di distribuzione

Il presente documento segue la lista di distribuzione di cui alla Parte A del Manuale di Aeroporto.

#### 2.2.4.2 Archiviazione del documento

Una copia informatica controllata, in formato PDF, del documento è archiviata nella cartella di rete del Safety & compliance monitoring management al seguente indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN\_CIA\


Una copia informatica NON controllata, in formato word, del documento, utile ad approvi modifiche, è archiviata nella cartella di rete del Safety & compliance monitoring management al seguente indirizzo:

\\S2k-nas-adr\svf\SMN\_CIA\


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

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

DOCUMENTO	FORMATO	ARCHIVIAZIONE CARTACEA	ARCHIVIAZIONE ELETTRONICA	DURATA ARCHIVIAZIONE (ANNI)
Hazard list	Elettronico Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Valutazione del rischio	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Segnalazioni Reporting	Elettronico	/	Sistema informatico	10 anni

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.37
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 10</b>
	<b>Paragrafo 2.2</b>	<b>IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</b>	<b>31/08/2020</b>

System				
Rapporti di investigazione	Elettronico	/	Sistema informatico Ground Safety \\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Safety Notices	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verballi Safety Committee	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verballi Local Runway Safety Team	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verballi Emergency Response	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Verballi Safety Board	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Safety Promotion	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Indicatori di Safety	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	5 anni
Rapporto di Safety annuale	Elettronico Cartaceo	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	5 anni
Rapporti informativi	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	10 anni
Relazioni di cambiamento	Elettronico	/	\\S2k-nas-adr\svf\SMN_CIA\	5 anni

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.38
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 2.2.5 Processo di safety risk management, identificazione degli hazard e del sistema di valutazione del rischio

### Riferimenti Normativi:

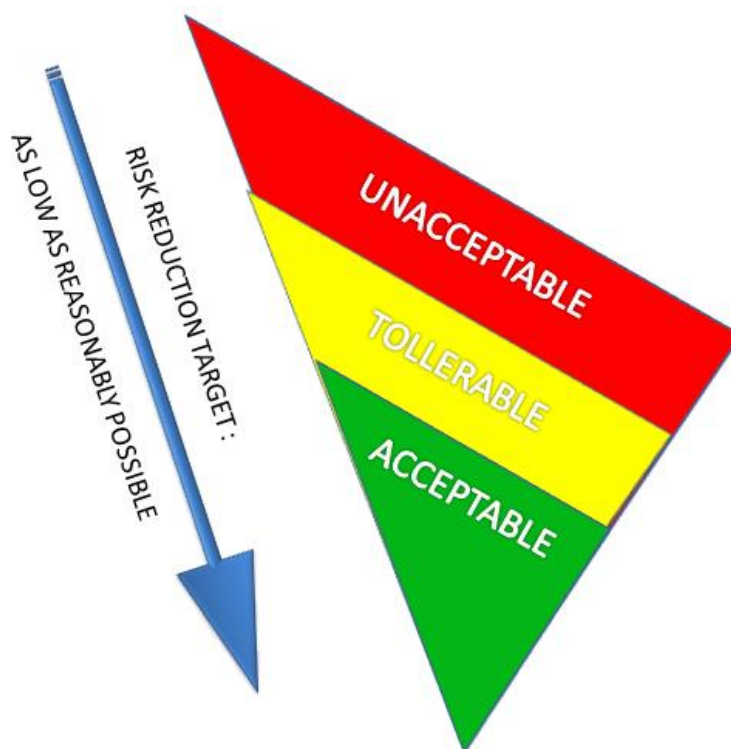
TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.D.005	b)	3)
IR	ADR.OR.D.005	b)	4)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(4)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(4)	b)	
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	5)

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

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


**HAZARD:** una condizione, 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 gravità delle conseguenze.



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



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.39
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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



#### 2.2.5.1 Identificazione degli hazard

##### Riferimenti Normativi

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


Il processo di hazard identification di ADR è basato sui riscontri del reporting system, delle attività di auditing e successivamente discusso con la tecnica del brainstorming nell'ambito del Safety Action Group (formalmente istituito), ovvero nell'ambito di un gruppo di figure esperte del settore o nell'ambito del Safety Board

Supportato dall'esperienza dei suoi membri, nonché dai principali riferimenti internazionali (ICAO, CAA, EICAST), il SAG/Safety Board individua/consolida 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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.40
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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

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

Gli hazard, contenuti nella lista, sono univocamente identificati mediante un codice ed una descrizione, tali informazioni sono riportate all'interno dei database del SMS. Per ognuno di essi è stata data una descrizione e la definizione del undesirable operational state (UOS) secondo le definizioni di seguito riportate:

<b>HAZARD</b>	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)
<b>UNDESIRABLE OPERATIONAL STATE</b>	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 degli hazard*

L'analisi degli hazard consente la valutazione del livello di rischio associato 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 nel rispetto della normativa locale (RdS) o di documenti procedurali. La priorità all'aggiornamento delle valutazioni del rischio con il metodo bow tie, di seguito descritto, è basata sulle criticità identificate da tutta l'organizzazione attraverso il sistema di reporting e di auditing.

Il processo di analisi si basa sulla metodologia Bow tie e può essere schematizzato in 5 fasi:

#### **Fase 1 – individuazione del Undesirable Operational State (UOS)**

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

#### **Fase 2 – Individuazione delle minacce (threat)**

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.41
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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

### **Fase 3 – Individuazione delle conseguenze (consequence)**

L'individuazione delle conseguenze consiste nella valutazione di potenziali lesioni a personale o passeggeri, danni a mezzi attrezzature o infrastrutture, inabilità ad eseguire una determinata funzione come effetto 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 nell'archivio del SMS sarà possibile riportare in questa sezione il numero di eventi, le relative tipologie e le gravità registrate. I dati potranno essere completati con le valutazioni delle indagini effettuate e con la distribuzione delle tipologie di cause riscontrate per detti eventi. Nell'analisi delle occorrenze si terrà conto oltre che dei singoli eventi anche della loro distribuzione temporale e quindi del loro trend. La successiva valutazione del rischio farà riferimento proprio a tali dati.


### **Fasi 4,5 – Individuazione delle barriere**

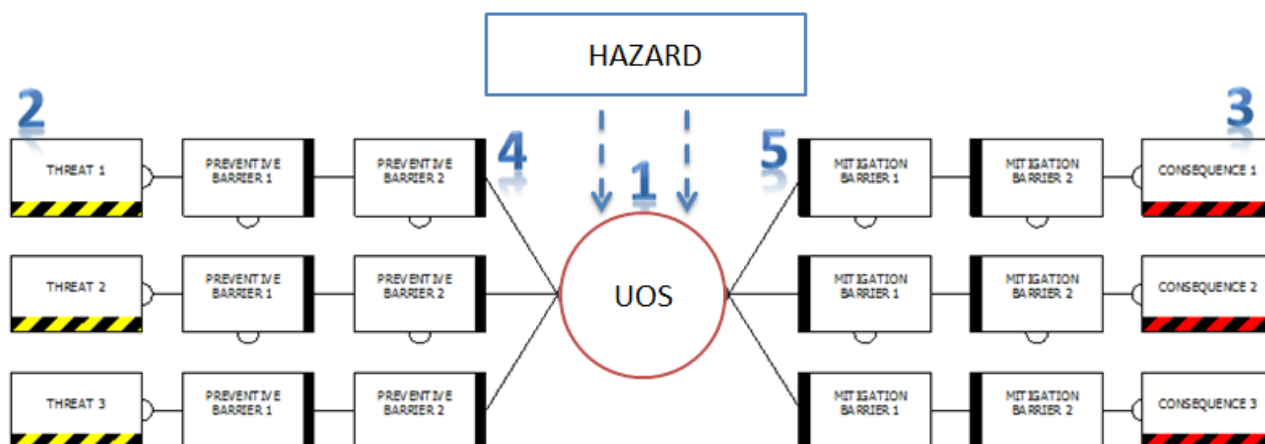
Le barriere possono essere di tipo preventivo o di mitigazione. Le prime costituiscono un elemento di controllo al fine di ridurre la possibilità di manifestazione del UOS a fronte di una determinata minaccia. Le seconde costituiscono un elemento di mitigazione delle possibili conseguenze derivanti dal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

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

La rappresentazione grafica di quanto emerso da 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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.42
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020



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

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

Nel caso in cui le minacce e le conseguenze sono in numero limitato da rendere estremamente semplificata la rappresentazione in forma di bow-tie, lo stesso non viene riportato nella valutazione del rischio.

### 2.2.5.3 Valutazione del rischio


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

#### Matrice di valutazione del rischio

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

#### - PROBABILITÀ

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.43
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

Probabilità	Extremely Improbable (1)	Improbable (2)	Remote (3)	Occasional (4)	Frequent (5)
Definizione	Evento rarissimo o di frequenza quasi nulla	Evento raro o remoto di frequenza molto bassa	Evento improbabile che accada, ma possibile che accada qualche volta	Evento probabile che accada qualche volta	Evento che ci si attende accada spesso
	Indicativamente dell'ordine di una volta ogni 10 anni	Indicativamente dell'ordine di una volta ogni 5 anni	Indicativamente dell'ordine di una volta ogni anno	Indicativamente dell'ordine di una volta ogni mese	Indicativamente più di una volta al mese

#### - SEVERITÀ


Al fine di valutare la severità di una conseguenza sono stati definiti parametri di riferimento suddivisi in 1 categorie: Lesioni a persone e Danni a beni.

In relazione a queste categorie sono definiti 5 livelli di severità:

GRAVITÀ	Catastrophic (A)	Hazardous (B)	Major (C)	Minor (D)	Negligible (E)
<b>Lesioni a persone</b>	Lesioni mortali	Lesioni significative e/o con disabilità permanenti	Lesioni lievi richiedenti accertamenti medici	Lesioni lievi non richiedenti accertamenti medici	Nessuna lesione o lesioni trascurabili
<b>Danni a beni</b>	Danni gravissimi e/o perdita di beni	Danni estremamente consistenti	Danni lievi / contenuti	Danni sfiorati o trascurabili	Nessun danno o danni trascurabili

#### Safety Action Group e modalità di valutazione

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

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.44
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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


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

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

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

La matrice è costruita attribuendo dei livelli di severità e di probabilità di verificarsi dell'evento che potrebbe scaturire dall'hazard preso in esame. Il posizionamento sulla matrice del rischio fornirà l'accettabilità o meno del rischio. Il rischio può essere definito inaccettabile, tollerabile o accettabile. Di seguito si riporta la descrizione delle azioni da adottare nei casi individuati:

INACCETTABILE (colore rosso):

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.45
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

Si interrompono le operazioni correlate all'evento e sono richieste immediate azioni mitigatrici al fine di ridurre tale livello ad un valore almeno tollerabile, prima della ripresa delle operazioni stesse.

TOLLERABILE (colore giallo):

il rischio viene ritenuto tollerabile a fronte dell'implementazione di azioni mitigatrici.

ACCETTABILE (colore verde):

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

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

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

### ***Accettazione del rischio***

---

Una volta stabilito il livello di rischio 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.

#### **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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.46
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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.

## **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 coinvolti, devono essere decise direttamente dal Post Holder in base al proprio Know-How; qualora proposte dal Safety & compliance monitoring manager, queste devono comunque essere condivise ed accettate dal Post Holder di riferimento al fine di garantirne 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 valuta l'efficacia della azione proposta anche attraverso l'analisi dei Ground Safety Report mettendo in relazione gli eventi con l'oggetto dell'azione di mitigazione eventualmente intrapresa.

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

- Derivare dall'analisi del hazard;
- essere individuate attraverso una specifica descrizione;
- 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:




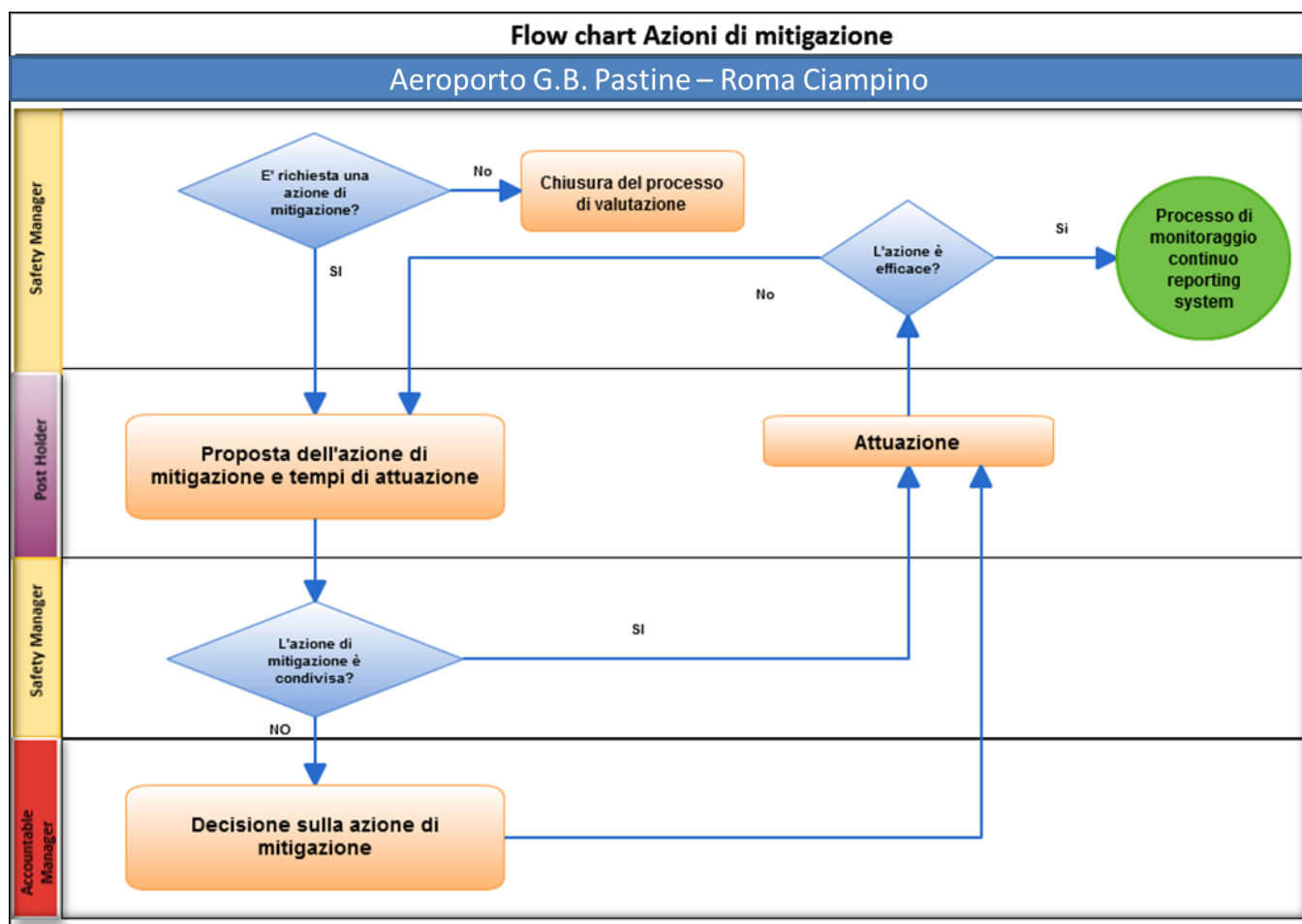
	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.47
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

<b>Livello</b>	<b>Definizione</b>
<b>Primo livello</b>	<i>Il processo o l'attività devono essere sospesi immediatamente, a meno di immediate azioni che possono consistere anche nella limitazione dell'operatività dell'aeroporto o, in casi di particolare gravità, nella sospensione della stessa finché non siano ristabilite delle condizioni ritenute accettabili.</i>
<b>Secondo livello</b>	<i>L'azione di mitigazione è definita per ridurre ad un livello accettabile il rischio e prevede un piano di rientro per la chiusura della stessa entro 6 mesi.</i>
<b>Terzo livello</b>	<i>L'azione di mitigazione viene individuata nell'ottica del miglioramento del processo e non costituisce una necessità immediata. Tale azione avrà un piano di rientro concordato in sede di definizione della stessa.</i>

Nell'ambito delle attività del SAG verranno monitorate sia le attività di implementazione delle azioni definite, sia l'efficacia delle azioni stesse e condivise eventuali variazioni alle date di rientro o alla descrizione dell'azione stessa. Il Safety Management valuterà in tale contesto l'effettuazione di ulteriori verifiche attraverso le attività di audit, inspection o monitoraggio delle occorrenze.

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


 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.48
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020



Flow Chart 2 - Flow chart Azioni di mitigazione

#### 2.2.6.1 Azioni di origine nazionale

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.49
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 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 include l'individuazione di indicatori di performance SPI (Safety Performance Indicator), la definizione di specifici target su base annuale e la successiva attività di monitoraggio di tali SPI.

Scopo del presente capitolo è pertanto quello di descrivere:


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

### 2.2.7.1 *Safety Performance Indicator (SPI)*

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

- 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 Board e sono utili a monitorare l'andamento atteso del livello di Safety dello scalo, permettendo altresì la tempestiva individuazione di eventuali criticità, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti. SPI adottati

Gli indicatori individuati riguardano principalmente i livelli di sicurezza delle operazioni in airside. L'elaborazione statistica dei SPI avviene attraverso l'utilizzo dei dati derivanti dal database del reporting system oppure da dati rintracciabili nei sistemi SMS o da raccolte dati appositamente effettuate.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.50
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

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

I primi due indicatori sono relativi alla cultura alla segnalazione e per questo sono separati dai restanti che monitorano i livelli di Safety delle operazioni.


SAFETY PERFORMANCE INDICATOR			
SPI	DESCRIPTION	FORMULATION	
1	Internal voluntary reporting rate	Cultura al voluntary reporting da parte del personale ADR	
2	External voluntary reporting rate	Cultura al voluntary reporting da parte di tutti gli enti aeroportuali escluso il personale ADR	
SPI	DESCRIPTION	FORMULATION	
3	Aircraft ground damage rate	Danneggiamenti ad aeromobili in movimento o parcheggiati (esclusi danneggiamenti legati a cause tecniche o birdstrike).	
4	Vehicle - vehicle collision rate	Collisioni tra mezzi	
5	Vehicle - infrastructure collision rate	Collisioni tra mezzi ed infrastrutture (rientrano in quest'indicatore solamente danneggiamenti verso infrastrutture/impianti aeroportuali a servizio di aeromobili/passeggeri con evidenza del mezzo coinvolto)	
6	Injuries rate	Passeggeri/operatori feriti o deceduti in airside	
7	Near collision with aircraft by vehicle	Mancate precedenzae aeromobili	
8	Runway Incursion rate (*)	Incorretta presenza di aeromobili, veicoli, persone nell'area a protezione della pista	
9	BRI2 (**)	Birdstrike risk index	

(\*) Il dato relativo alle runway incursion viene fornito da ENAV con cadenza annuale nell'ambito del Local Runway Safety Team.

(\*\*) Il Birdstrike Risk Index (BRI2) è riportato nella Relazione annuale birdstrike (rif. Circolare ENAC APT0-1B par. 5.2).

Di seguito il riepilogo dei SPI adottati:

N.	SAFETY PERFORMANCE INDICATOR
1	Internal voluntary reporting rate
2	External voluntary reporting rate
3	Aircraft ground damage rate
4	Vehicle – vehicle collision rate
5	Vehicle – infrastructure collision rate
6	Injuries rate
7	Near collision rate with aircraft by vehicle
8	Runway Incursion rate

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.51
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

9	BRI 2
---	-------

- Mantenimento dei SPI

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

#### 2.2.7.2 Definizione dei target dei SPI

##### Riferimenti Normativi:

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

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 Board i target numerici dei SPI.

#### 2.2.7.3 Monitoraggio dei SPI

##### Riferimenti Normativi:


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


In riferimento al *DOC 9859 ICAO (Appendix 4)*, al fine di monitorare periodicamente l'andamento degli indicatori di Safety sopra elencati, data la limitata numerosità degli eventi che si verificano sullo scalo di Ciampino, il monitoraggio è fatto attraverso l'analisi puntuale dei SPI. Tale analisi si effettua nell'ambito delle attività ordinarie del SMS e periodicamente in occasione dei Safety Board.

Quando si riscontra un potenziale rischio (SPI raggiunto o superato) si valuta l'adozione di opportune azioni di mitigazione che possono essere condivise nell'ambito del Safety Action Group ed eventualmente messe in atto.

Questo criterio di attivazione della ricerca ed adozione di azioni di mitigazione non esclude che nella attività di analisi degli eventi ordinaria si individuino azioni atte alla mitigazione del rischio per gli hazard correlati all'evento stesso.

L'andamento dei SPI viene comunicato al Safety Board con cadenza quadrimestrale.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.52
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 10</b>
	<b>Paragrafo 2.2</b>	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	<b>31/08/2020</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017			


	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.53
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

## 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 del volo, contiene in 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

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.54
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

viene richiesto infatti di segnalare gli eventi che pongono un rischio per la sicurezza degli aeromobili. attraverso la compilazione del Safety Report. La segnalazione volontaria e obbligatoria costituisce il più importante strumento di comunicazione affinché nessun evento venga trascurato. Ogni anomalia può essere di grande valore nell'evidenziare eventuali cause potenziali di eventi di maggiore gravità.

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

#### 2.2.8.1 *Modalità di segnalazione eventi aeronautici*

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

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

Le segnalazioni al Safety Management System, possono essere effettuate dal personale/organizzazioni tramite il modulo Ground Safety Report (Vedi allegato). Le informazioni trasmesse sono utilizzate solo per fini statistici e di analisi ai fini preventivi.

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

- Pagina Web del sito ADR.it per la compilazione sul Software Ground Safety ;
- Casella e-mail [sms-cia@adr.it](mailto:sms-cia@adr.it);

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




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

#### ***Segnalazioni obbligatorie***

Qualsiasi evento che abbia comportato un danno (infortunio a persone, danno ad aeromobile, mezzi, infrastrutture) o che abbia pregiudicato la sicurezza delle operazioni airside deve essere trasmesso al Safety Management System secondo le modalità previste, fermo restando la



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.55
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

necessità di comunicare quanto occorso tempestivamente ad ADR/Controllo Voli per la gestione operativa.

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

### ***Segnalazioni volontarie***

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

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 secondo le modalità previste vengono acquisite, verificate, inserite e registrate all'interno del sistema Ground Safety.

### ***Protezione dei dati***


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

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

#### **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)	

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.56
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(7)	c)	
AMC1	ADR.OR.D.027	a)	2)

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

### ***Classificazione delle registrazioni***

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

All'interno del database SMS:

- gli eventi vengono classificati secondo la tassonomia ADREP definita dall'ICAO;
- viene attribuita ad ogni evento una severità valutata sulla base della gravità delle conseguenze che l'evento ha causato;
- viene assegnato ad ogni evento un risk grade (livello verde, giallo o rosso) sulla base di valutazioni relative all'efficacia delle barriere rimanenti e alla peggior conseguenza plausibile qualora nessuna barriera avesse funzionato (secondo la matrice di seguito riportata)<sup>1</sup>

Question 2 What was the effectiveness of the remaining barriers between this event and the most credible accident scenario?				Question 1 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


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

### ***Gestione delle occorrenze in funzione del risk grade***

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

1. **VERDE** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio basso: non necessita di un'investigazione puntuale, ma ne viene monitorato l'eventuale ripetersi; Tale tipologia di eventi sono di consueto analizzati come parte dei SPI o oggetto di risk assessment.

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

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.57
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

2. **GIALLO** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio medio: necessita di approfondimenti che possono essere effettuati attraverso un'investigazione puntuale o attraverso l'aggiornamento o la redazione di un nuovo risk assessment;
3. **ROSSO** l'occorrenza è caratterizzata da un livello di rischio elevato: necessita di una investigazione dedicata.

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

#### ***Segnalazioni eventi ad ENAC tramite eEMOR***

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

Le segnalazioni vengono registrate nel DATABASE del Safety Management System in grado di trasmettere all'ENAC file compatibili con il software Eccairs (eE-MOR –Eccairs 5).

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


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

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

#### ***Modalità di esecuzione Investigazione***

L'investigatore assegnato provvede, secondo necessità:

- a reperire le informazioni circa le circostanze fisiche dell'accaduto (luoghi, interazione tra le persone, strutture, attrezzature ecc.). Queste informazioni potranno essere raccolte attraverso fotografie, disegni, misurazioni ecc.
- a reperire eventualmente tramite interviste le informazioni raccolte da chi è stato coinvolto direttamente, da chi ha compilato il Safety Report o in generale da testimoni dell'accaduto. Possono essere incluse anche informazioni fornite da chi ha avuto un coinvolgimento indiretto sull'accaduto. 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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.58
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020

- a reperire tutte le informazioni documentali circa procedure operative, addestramento ricevuto dal personale coinvolto, manutenzione mezzi/attrezzature, ecc.

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

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

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

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


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

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

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

Le azioni correttive dovranno rispettare i seguenti principi:

Livello	Definizione
<b>Primo livello</b>	<i>Il processo o l'attività devono essere sospesi immediatamente, a meno di immediate azioni che possono consistere anche nella limitazione dell'operatività dell'aeroporto o, in casi di particolare gravità, nella sospensione della stessa finché non siano ristabilite delle condizioni ritenute accettabili.</i>
<b>Secondo livello</b>	<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>
<b>Terzo livello</b>	<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>

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.59
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	31/08/2020
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017			


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

I rapporti di investigazione sono approvati dal Safety & Compliance Monitoring Manager (o suo Deputy).

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

#### 2.2.8.3 **Monitoraggio azioni correttive**

In seguito alle analisi effettuate e all'individuazione di azioni correttive o preventive, il Safety & Compliance monitoringmanagement di ADR monitora l'attuazione di tali azioni attraverso il processo di gestione del Follow Up .

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.60
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

## 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)

Le procedure relative alla gestione degli stati di pericolo in airside, sono contenute nel Manuale della gestione delle emergenze dell'Aeroporto di Ciampino.

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

- 1 full scale ogni due anni;
- 3 esercitazioni parziali all'anno per testare sia le procedure di post soccorso che quelle di soccorso.

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.61
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

## 2.2.10 Gestione dei cambiamenti (changes)

Riferimenti Normativi:


TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.B.040	a)	
IR	ADR.OR.B.040	a)	1) 2)
IR	ADR.OR.B.040	b)	
IR	ADR.OR.B.040	c)	
IR	ADR.OR.B.040	d)	
IR	ADR.OR.B.040	e)	
IR	ADR.OR.B.040	f)	
IR	ADR.OR.B.040	f)	1) 2) 3) 4)
AMC1	ADR.OR.B.040		
AMC1	ADR.OR.B.040	a)	
AMC1	ADR.OR.B.040	b)	
AMC1	ADR.OR.B.040	c)	
AMC1	ADR.OR.B.040	d)	
IR	ADR.OR.B.050		
IR	ADR.OR.B.050	a)	
IR	ADR.OR.B.050	b)	
IR	ADR.OR.D.005	b)	6)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(6)		
AMC2	ADR.OR.D.005 (c)	b)	10)

### 2.2.10.1 Scopo

Come parte integrante del Management System il gestore dell'aeroporto si dota di un processo di gestione del cambiamento il cui principale scopo è quello di:

- Determinare le interdipendenze con eventuali enti/organizzazioni interessate (interne o esterne al gestore);
- Pianificare e condurre la valutazione dei rischi in coordinamento con tali enti/organizzazioni;
- Individuare in modo sistematico eventuali azioni di mitigazione con tutte le parti interessate, implementarle e monitorarle;
- Garantire una gestione complessiva del cambiamento e delle sue interazioni con le operazioni aeroportuali;
- Garantire che le valutazioni effettuate siano adeguatamente documentate;
- Garantire che il cambiamento supporti il miglioramento della sicurezza per quanto ragionevolmente possibile;

Il processo di gestione del cambiamento verrà attivato per significativi cambiamenti nell'organizzazione del gestore, nel management system, nelle infrastrutture dell'aeroporto o nelle operazioni che possano avere impatto su processi, procedure e servizi in essere. Qualora i cambiamenti generino delle deviazioni dai requisiti della normativa, queste saranno analizzate secondo le procedure previste, assicurando gli obiettivi di Safety prescritti, e richiesta opportuna approvazione di deroga (permanente o provvisoria).

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.62
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

### 2.2.10.2 Tipologie di cambiamento

Ai fini della presente procedura vengono definite diverse tipologie di cambiamento: infrastrutturale, organizzativo, procedurale o una combinazione delle precedenti.

Tipologia di variazione	Ambito di applicazione
<b>infrastrutturale</b>	Ogni attività che preveda una modifica alle infrastrutture/impianti che abbia impatto sulle operazioni airside.
<b>Organizzativa</b>	Ogni variazione organizzativa che coinvolga la struttura di certificazione del gestore. Ogni variazione organizzativa che coinvolga enti/aziende controllate che svolgano compiti del gestore previsti dalla certificazione aeroportuale.
<b>Procedurale</b>	Ogni modifica ai contenuti del manuale di aeroporto o suoi allegati che abbia impatto sulle operazioni airside. Ogni modifica ai contenuti del Regolamento di scalo o suoi allegati che abbia impatto sulle operazioni airside.


A titolo esemplificativo vengono di seguito riportate alcuni iniziative che costituiscono un cambiamento:

- Modifiche alle infrastrutture/impianti di piste, piazzali, vie di rullaggio; (infrastrutturale)
- interventi su segnaletica orizzontale/verticale ed AVL nell'area di movimento solo se ha impatto sull'operativo degli aeromobili; (infrastrutturale)
- Modifiche alle procedure per la circolazione ed il parcheggio dei mezzi nell'airside; (infrastrutturale)
- Modifiche alle procedure per la movimentazione e la sosta degli aeromobili; (procedurale)
- Introduzione di una nuova procedura nel manuale di aeroporto; (procedurale)
- Introduzione di una nuova sezione del regolamento di scalo; (procedurale)
- Variazione delle figure di certificazione; (procedurale-organizzativa)
- Variazione dell'articolazione dell'organizzazione per la struttura di certificazione; (procedurale-organizzativa).

#### **Modifiche urgenti necessarie nell'interesse della safety**

Le modifiche urgenti ai contenuti del manuale di aeroporto o suoi allegati necessarie nell'interesse della safety, possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, purché la relativa richiesta di approvazione sia stata inoltrata ad ENAC Direzione Operazioni. Nei casi in cui si renda necessaria una modifica al Manuale di Aeroporto e ai suoi allegati in urgenza, a beneficio dei requisiti di Safety, il Responsabile di processo, effettua una comunicazione formale urgente alla lista di



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.63
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021


distribuzione indicando la modifica da apportare immediatamente al processo oggetto di revisione.

#### 2.2.10.3 **Livelli di Cambiamento**

Ai fini dell'individuazione delle modalità di gestione del cambiamento, e quindi di comunicazione verso ENAC anche per eventuale approvazione, vengono definiti tre livelli di cambiamento con le rispettive azioni da intraprendere per ogni caso, così come definito in dettaglio al paragrafo 2.2.10.4:

LIVELLO	AZIONE
Livello I	Attivazione del processo interno di analisi e gestione dei rischi legati al cambiamento e notifica all'autorità del cambiamento e delle analisi di rischio effettuate per approvazione prima dell'attuazione dello stesso.
Livello II	Attivazione del processo interno di analisi e gestione dei rischi legati al cambiamento e notifica all'autorità del cambiamento prima dell'attuazione dello stesso.
Livello III	Valutazione da parte del gestore sulla opportunità o meno dell'attivazione di un processo formale di gestione del cambiamento

Al fine di fornire uno strumento più dettagliato per l'individuazione dei livelli, anche in relazione alle diverse tipologie di cambiamento, sono di seguito riportate descrizioni e esempi dei diversi livelli per tipologia di cambiamento.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.64
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021


CAMBIAMENTO ORGANIZZATIVO	LIVELLO I	LIVELLO II	LIVELLO III
<b>DEFINIZIONE DEI LIVELLI</b>	Variazione della struttura di certificazione della società di gestione e/o di compiti e responsabilità delle figure di certificazione che modifica la OORB o le specifiche tecniche del certificato	Variazione nelle strutture organizzative delle figure di certificazione dedicate all'attuazione di attività soggette a certificazione ovvero internalizzazione o esternalizzazione di attività soggette a certificazione, che non modificano la OORB	Variazione minore o formale delle strutture organizzative dedicate all'attuazione di attività soggette a certificazione.
<b>ESEMPI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Divisione del post holder movimento e terminal in ph movimento e ph terminal</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Introduzione di una unità organizzativa dedicata al controllo dei lavori airside.</i></li> <li>– <i>Esternalizzazione dell'attività di spazzamento piazzali airside.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Ridenominazione di una unità organizzativa;</i></li> </ul>

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.65
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

CAMBIAMENTO PROCEDURALE	LIVELLO I	LIVELLO II	LIVELLO III
DEFINIZIONE DEI LIVELLI	<p>Modifiche al sistema di gestione del manuale di aeroporto e/o alla procedura di gestione del cambiamento e/o alla procedura di gestione delle deviazioni.</p> <p>Introduzione, eliminazione o modifica di parti o sezioni del manuale di aeroporto o dei suoi allegati relative a processi trasversali a più soggetti aeroportuali, quali ad esempio procedure condivise con l'ente ATC, i Vigili del fuoco o enti di stato.</p>	<p>Introduzione, eliminazione o modifica sostanziale di parti o sezioni del manuale di aeroporto o dei suoi allegati che modificano la OORB o le specifiche tecniche del certificato non comprese nel livello I.</p>	<p>Aggiornamento formale di parti o sezioni del manuale di aeroporto o di un documento in esso richiamato soggetto a certificazione.</p>
ESEMPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Modifica sostanziale del piano di emergenza aeroportuale quale ad esempio l'inserimento o eliminazione di compiti e funzioni per soggetti interni od esterni al gestore;</li> <li>– Adozione di nuovi training program o di standard di formazione per il personale degli operatori dello scalo;</li> <li>– Modifica delle Low visibility Procedure;</li> <li>– Modifica categoria antincendio aeroporto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Modifica della procedura ispezioni di pista;</li> <li>– Separazione di uno specifico documento dal manuale di aeroporto;</li> <li>– Modifica del processo di hazard identification e risk management</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aggiornamento recapiti telefonici e/o riferimenti nelle procedure;</li> <li>– Modifica dei nominativi di enti/aziende;</li> <li>– Aggiornamento di allegati alle procedure operative;</li> <li>– Aggiornamento riferimenti normativi</li> </ul>

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.66
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

CAMBIAMENTO INFRASTRUTTURALE	LIVELLO I	LIVELLO II	LIVELLO III
DEFINIZIONE DEI LIVELLI	Interventi di natura progettuale (così come definiti dal DPR del 6 giugno 2001 n.380) che afferiscano ad infrastrutture dell'area di movimento critiche per la sicurezza delle operazioni airside che comportano la modifica dei termini del certificato o della base di certificazione.	Interventi di natura progettuale (così come definiti dal DPR del 6 giugno 2001 n.380) che afferiscano ad infrastrutture dell'area di movimento critiche per la sicurezza delle operazioni airside, che non modificano la Certification Basis ma che potrebbero essere valutati per gli impatti operativi.	Interventi minori in area di movimento che non modificano la Certification Basis.
ESEMPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Modifica di una via di rullaggio</li> <li>– Estensione della RESA</li> <li>– Creazione di un'area "deregolamentata"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Variazioni del layout veicolare dell'area di movimento;</li> <li>– Manutenzione straordinaria di una pista di volo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rifacimento della segnaletica orizzontale di piazzola;</li> </ul>

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.67
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

#### 2.2.10.4 Descrizione del processo


Il processo di gestione del cambiamento si inquadra nell'ambito della più generale attività di gestione dei rischi prevista nel Management System del gestore. Si farà quindi di seguito riferimento anche ad elementi già descritti nel presente manuale al paragrafo 2.2.5 "Safety Risk Management".

A livello generale il processo è articolato in 5 fasi:

1. Definizione e comunicazione del cambiamento;
2. Valutazione dell'impatto Safety del cambiamento;
3. Individuazione degli hazard e valutazione dei rischi connessi al cambiamento;
4. Individuazione e pianificazione delle eventuali azioni di mitigazione;
5. Monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni di mitigazione;

La gestione delle diverse fasi del processo e la responsabilità delle relative attività previste, sono di competenza delle diverse figure coinvolte nel processo.

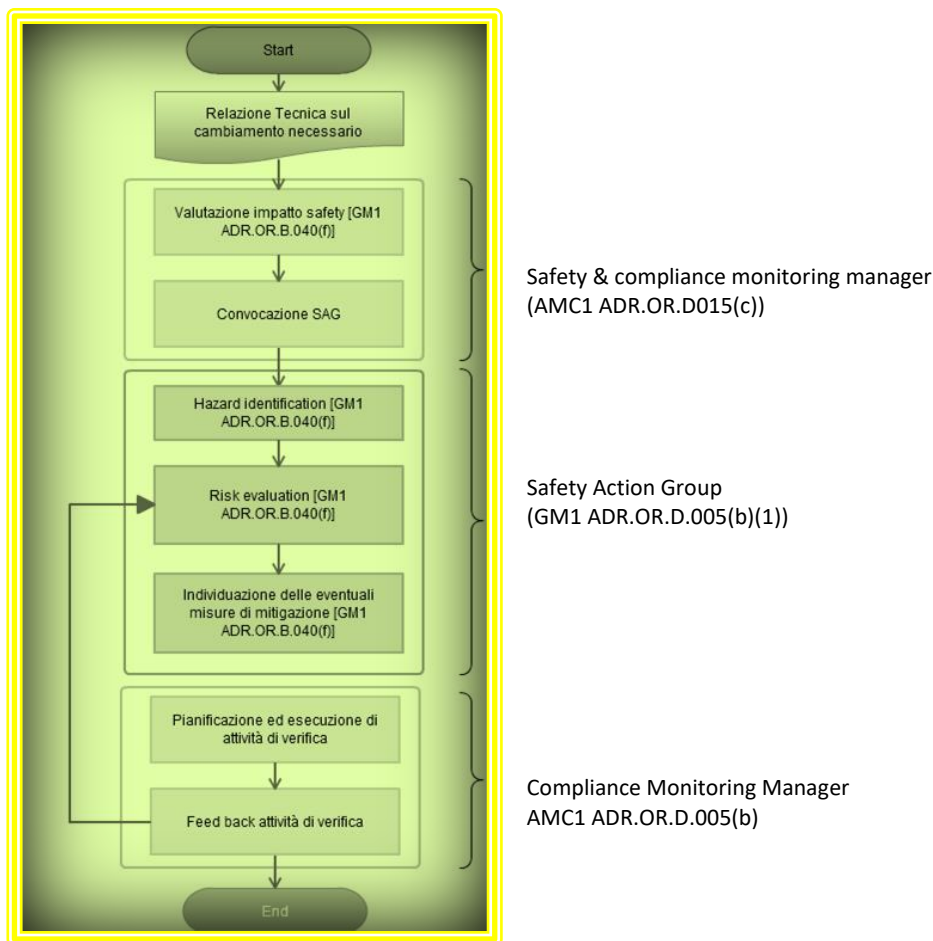
FIGURE	RUOLO
RESPONSABILE DEL CAMBIAMENTO (RC)	Il responsabile del cambiamento è la figura (interna o esterna al gestore) che attiva il processo informando il Safety Management del cambiamento previsto.
SAFETY & COMPLIANCE MONITORING MANAGER (SCMM)	Il Safety & compliance monitoring manager definisce il livello del cambiamento, verifica il coinvolgimento delle figure necessarie ad una corretta gestione dei rischi anche eventualmente mediante l'istituzione di apposito SAG e monitora l'implementazione e l'efficacia delle eventuali azioni di mitigazione individuate. Coordina le attività di valutazione dei rischi e supporta i soggetti coinvolti nell'individuazione delle azioni di mitigazione
POST HOLDER E DEPUTY (PH – DPY PH)	I Post Holder e/o i rispettivi Deputy di volta in volta coinvolti contribuiscono alla valutazione dei rischi (anche nell'ambito del SAG), individuano eventuali azioni di mitigazione e ne assicurano l'implementazione.
ENTI TECNICI/AZIENDE ESTERNE (TEC-EXT)	Qualora vengano coinvolti nel processo (mediante il SAG) ulteriori enti interni al gestore e/o altre società/professionisti esterni utili alla corretta valutazione del rischio, questi supportano la valutazione dei rischi e l'individuazione delle eventuali azioni di mitigazione e ne assicurano l'implementazione (per quanto di competenza).


 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.68
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev.12</b>
	<b>Paragrafo 2.2</b>	<b>IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</b>	<b>30/06/2021</b>

## COMPLIANCE MONITORING MANAGER (CMM)


Verifica la corretta identificazione di tutti i requisiti applicabili relativi al cambiamento al fine di garantire la compliance rispetto ai requisiti essenziali e quindi il mantenimento della certificazione di aeroporto

In generale il processo è articolato secondo il flusso descritto nel diagramma seguente.



 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.69
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

FASE	ATTIVITA'	RESPONSABILE	DOCUMENTAZIONE
1 - Definizione e comunicazione del cambiamento;	Il RC (HRO) comunica al SM la necessità del cambiamento ed i tempi di attuazione	RC	CHANGE NOTIFICATION DOCUMENT
2 - Valutazione dell'impatto Safety del cambiamento;	Il SM definisce il livello del cambiamento e la necessità o meno di elaborazione di un Change Assessment Report e l'eventuale attivazione di un SAG	SCMM	CHANGE NOTIFICATION DOCUMENT
3 - Individuazione degli hazard e valutazione dei rischi connessi al cambiamento;	Il SM di concerto con il RC individua le figure coinvolte nel cambiamento e eventualmente convoca un SAG.	SCMM	VERBALE SAG / INCONTRI DEDICATI
	Nell'ambito del SAG coordinato dal SM vengono individuati gli hazard relativi al cambiamento in essere e ne viene valutato qualitativamente il rischio.	RC/SCMM	CHANGE MANAGEMENT REPORT
4 - Individuazione e pianificazione delle eventuali azioni di mitigazione;	Vengono individuate le eventuali azioni di mitigazione necessarie ed i relativi tempi di attuazione	PH / DPTY	CHANGE MANAGEMENT REPORT
5 - Monitoraggio dell'implementazione e dell'efficacia delle azioni di mitigazione;	Il SM potrà pianificare una attività di verifica dell'attuazione delle azioni di mitigazione attraverso la struttura di compliance monitoring.	SCMM	CHANGE MANAGEMENT REPORT

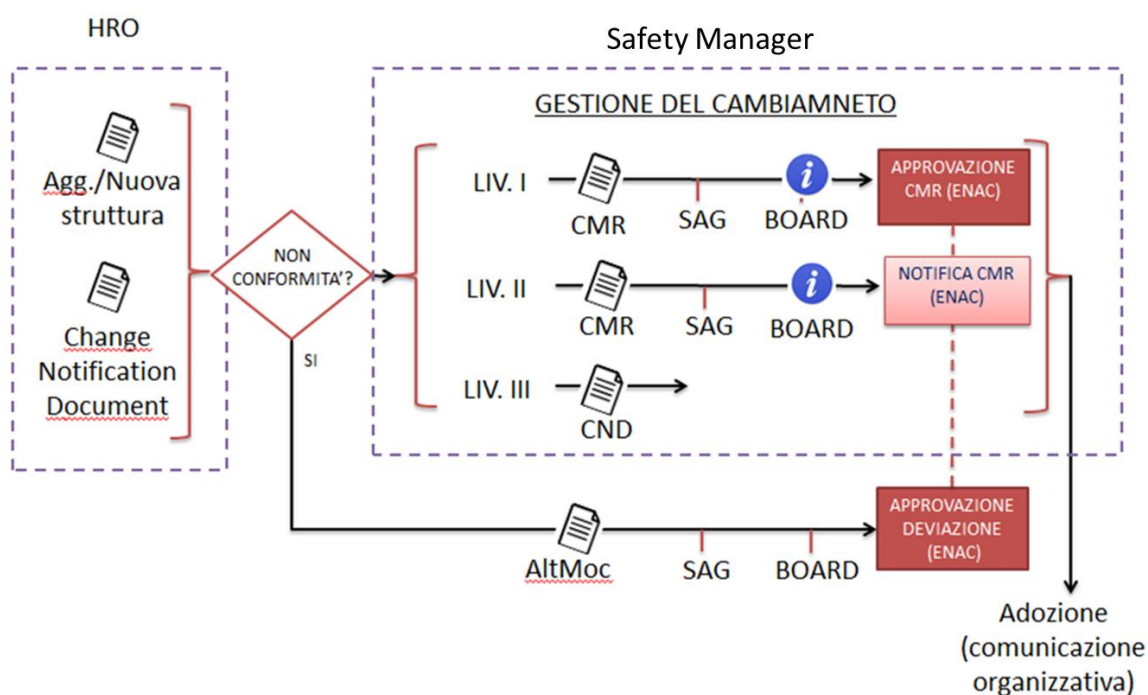
	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.70
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

	<p>L'attività di verifica viene svolta secondo le modalità previste dal processo di auditing.</p> <p>Nell'ambito delle attività di verifica il SM potrà fornire feedback al RC e/o al SAG qualora le verifiche effettuate evidenziassero una scarsa efficacia delle azioni di mitigazione.</p>	SCMM	AUDITING DOC.
--	--	------	---------------

Nello specifico nei punti successivi vengono riportati i flussi procedurali per le diverse tipologie di cambiamento, evidenziando l'eventuale gestione in parallelo di deviazioni dalla norma (non conformità).

#### Cambiamenti organizzativi

Il processo di gestione del cambiamento per variazioni organizzative verrà attivato principalmente dalla direzione del personale.




#### Definizioni e acronimi utilizzati

AltMoc: Alternative means of compliance

BOARD: Safety Board

CMR: Change Management Report




 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.71
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	<b>Paragrafo 2.2</b>	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017			

CND: Change Notification Document

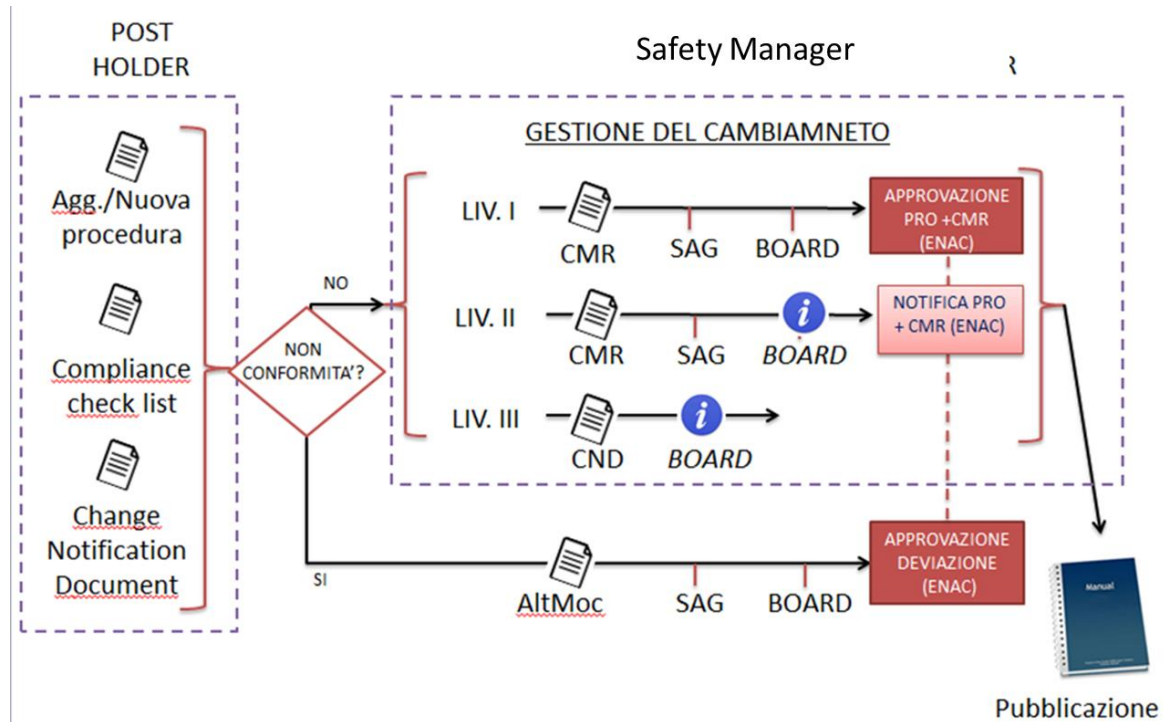
HRO: Risorse umane e organizzazione

SAG: Safety Action Group

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.72
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

### Cambiamenti procedurali

Il processo di Gestione del cambiamento verrà gestito in coordinamento con l'attività di compliance monitoring ai fini dell'aggiornamento del Manuale di Aeroporto.



### Definizioni e acronimi utilizzati

AltMoc: Alternative means of compliance


BOARD: Safety Board

CMR: Change Management Report

CND: Change Notification Document

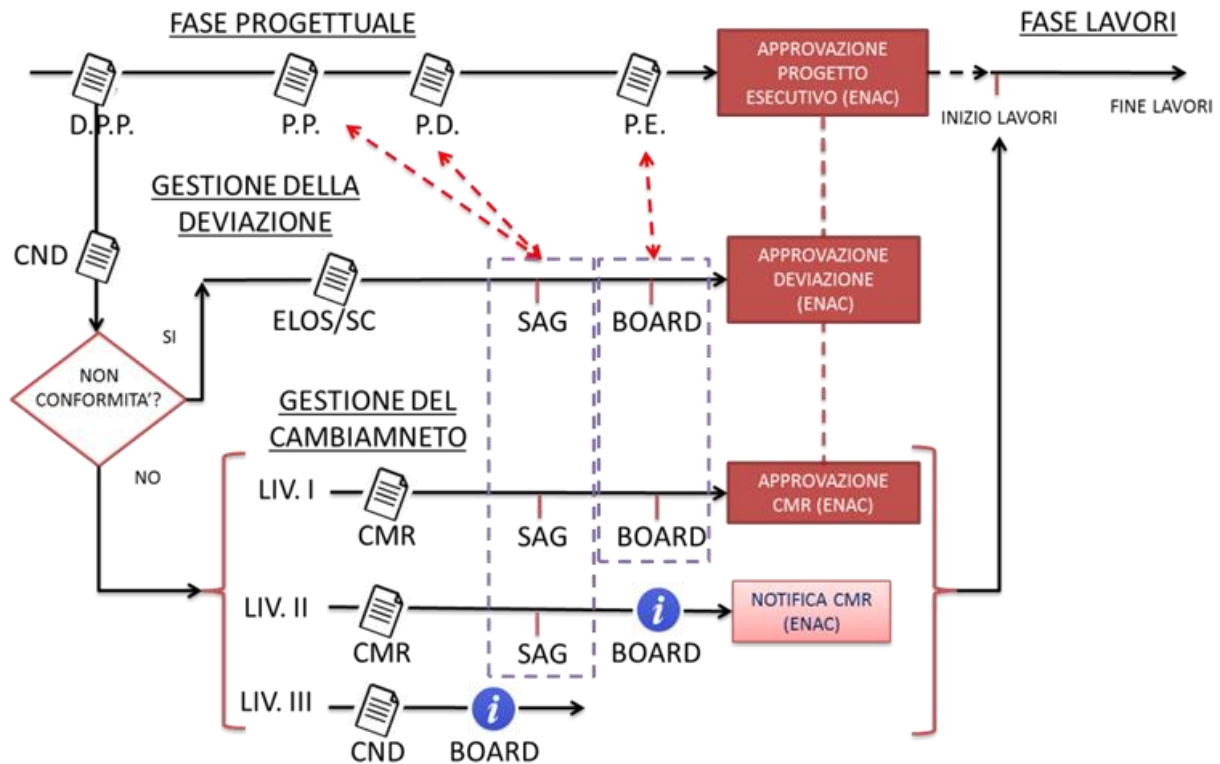
PRO: Procedura

SAG: Safety Action Group

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.73
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

### Cambiamenti infrastrutturali

Il processo di Gestione del cambiamento nel caso di variazioni infrastrutturali viene attivato in parallelo rispetto all'attività progettuale. Il responsabile del cambiamento in tal caso dovrà garantire il coordinamento tra il SAG eventualmente attivato e le eventuali variazioni progettuali in itinere.



### Definizioni e acronimi

BOARD: Safety Board

CMR: Change Management Report

CND: Change Notification Document

D.P.P.: Documento preliminare alla progettazione

ELOS: Equivalent level of Safety


P.D.: Progetto definitivo

P.E.: Progetto esecutivo

P.P.: Progetto preliminare

SAG: Safety Action Group

SC: Special condition

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.74
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

#### 2.2.10.5 **Change Notification Document**

Vedi allegato.

#### 2.2.10.6 **Change Management Report**

Il Change Management Report (CMR) è un documento di tipo descrittivo, riepilogativo di tutta l'analisi del cambiamento effettuata, dell'identificazione degli hazard e della relativa valutazione dei rischi. In esso vengono riportate le azioni di mitigazione individuate in sede di SAG.

Di seguito viene proposto l'indice del documento. I punti vengono riportati a titolo esemplificativo e non esaustivo. Il responsabile della sua compilazione (del Safety Management) potrà definire un indice appropriato all'oggetto dell'analisi.

### 1. SCOPO DEL DOCUMENTO

#### 1.1 Metodologia Di Analisi

### 2. DEFINIZIONI E ACRONIMI

### 3. RIFERIMENTI NORMATIVI

### 4. RESPONSABILITÀ, AGGIORNAMENTI, APPROVAZIONE E DISTRIBUZIONE

#### 4.1 Lista Aggiornamenti

#### 4.2 Lista Di Distribuzione

### 5. DESCRIZIONE INIZIATIVA

### 6. CHANGE ASSESSMENT


#### 6.1 Hazard Identification

#### 6.2 Risk Assessment

#### 6.3 Azioni Di Mitigazione

### 7. ALLEGATI

Il responsabile della compilazione del CMR (del Safety Management) ne trasmette copia ai membri del SAG, ai PH, al Compliance Monitoring Manager e ai rappresentanti aziendali eventualmente interessati per l'attuazione delle azioni di mitigazione.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.75
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

### 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 ridurre il numero, ma suggerisce un modello di comportamento virtuoso per gli operatori e le organizzazioni volto ad attuare le azioni corrette in risposta sia a situazioni normali che di emergenza.

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

- Comunicazione;
- Formazione.

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

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.76
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
	<b>Paragrafo 2.2</b>	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	<b>30/06/2021</b>

Le attività inerenti la Safety promotion vengono rivalutate annualmente in sede di Safety Board al fine di assicurare che le stesse rimangano allineate agli obiettivi dell'organizzazione definiti al paragrafo 2.2.2.1.

#### 2.2.11.1 **Comunicazione**

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

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

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

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

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

Il Safety Management System dispone di una sezione sul sito [www.adr.it](http://www.adr.it) e sulla intranet aziendale <http://leonardo/Pagine/home.aspx> appositamente dedicata alla divulgazione della documentazione inerente la Safety ai membri del Safety Committee.

#### ***Safety Notice***

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


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

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

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

Gli auditor del Compliance Monitoring, 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.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.77
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev.12
	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

### ***Safety learning***

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

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

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

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

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

Gli auditor del Safety Management System, 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 Campagne di Safety**

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


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

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

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

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

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

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.78
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev.12
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.2	IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	30/06/2021

[\\S2k-nas-adr\svf\SMN\\_CIA\](#)

#### 2.2.11.3 *Processo di Pubblicazione documenti di Safety*

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


#### 2.2.12 Safety Management System Output

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

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

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



	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.79
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

## 2.3 COMPLIANCE MONITORING

### Riferimenti Normativi:

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

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

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

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


### 2.3.1 Attività di Compliance Monitoring

#### Riferimenti Normativi:

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

Le principali attività di Compliance Monitoring sono:

- Verificare che le procedure del Manuale di Aeroporto siano conformi alle normative applicabili nell'ambito dei requisiti regolamentari;
- Verificare che le attività siano svolte secondo le procedure in vigore;
- Verificare che le procedure siano adeguate a raggiungere gli obiettivi di sicurezza prefissati;
- Individuare eventuali aree di debolezza, di rischio e di miglioramento;
- Verificare la conformità del training erogata ai soggetti aeroportuali;

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.80
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

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

Il processo di Compliance Monitoring si avvale dei seguenti strumenti:

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


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

### 2.3.2 Organizzazione del Compliance Monitoring System

#### Riferimenti Normativi:

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

La responsabilità del Compliance Monitoring System è affidata al Safety & compliance monitoring manager.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.81
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

Il Safety & compliance monitoring management si avvale di auditor qualificati garantendo che audit/inspections sono sempre svolti da personale non coinvolto nel processo/procedure di verifica.

#### 2.3.2.1 *Requisiti di neutralità*

Gli auditor del Safety & compliance monitoring management verificano processi e relativa documentazione in cui non sono coinvolti.

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

Gli auditor del Compliance Monitoring hanno accesso a:

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

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

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


#### 2.3.2.2 *Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring*

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

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

#### 2.3.2.3 *Definizioni e Acronimi*

<i>Azione Correttiva</i>	Azione volta a rimuovere (o a mitigare sensibilmente) le cause che hanno generato una non conformità.
<i>Azione Preventiva</i>	Azione volta a rimuovere le cause di una potenziale non conformità.
<i>Azione di Contenimento</i>	Azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.82
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

	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>	<p>Causa radice di un evento/non conformità. È individuata tramite un'analisi metodologica (Root Cause Analysis) dei processi a monte dell'evento/non conformità.</p> <p>L'analisi della causa radice consiste nell'individuare l'aspetto del processo che effettivamente ha causato la Non Conformità.</p> <p>Effettuare una corretta analisi della root cause è fondamentale per scoprirne la causa all'origine, comprendere appieno come correggerla e trovare un rimedio alle problematiche emerse. Identificare le lessons learnt è fondamentale per evitare il ripetersi degli eventi ed ottenere risultati positivi. Una corretta Root Cause Analysis può essere effettuata applicando i metodi più comuni tra cui: brainstorming, 5 why's, fishbone diagram.</p> <p>In un'ottica di miglioramento continuo tale fase è determinante nel definire successivamente un'azione correttiva efficace.</p>


### 2.3.3 Gestione della conformità

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

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

L'aggiornamento delle Check List viene effettuato dal Safety and Compliance Monitoring Manager in riferimento ad un processo di Change Management (Rif. MDA Parte B Sez.2) e/o come conseguenza delle attività di verifica quali investigation/audit e/o laddove venga ravvisata una modifica nei termini di rispondenza presenti nella Check List.

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.83
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

#### 2.3.3.1 **Check-list OORB e CS**

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

Le check list sono costituite da file excel archiviato in una cartella dedicata del server del Safety and Compliance Monitoring Manager. Alla Cartella hanno accesso anche Post holder e Deputy. Il Safety and Compliance Monitoring Manager mantiene le Check list aggiornate rispetto ai cambiamenti gestiti nell'ambito del processo di change management, inclusi gli emendamenti della normativa europea.

#### 2.3.3.2 **Metodi di rispondenza**

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

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

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

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


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

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

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

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

Tutte le evidenze atte a supportare la rispondenza al Regolamento (EU) 2018/1139 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14 Part-ADR.OR, Part-ADR.OPS e Certification Specification sono archiviate dal Safety & compliance monitoring manager in una

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.84
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

apposita cartella denominata “*DATA COLLECTION*” del server del Safety and Compliance Monitoring Manager. Alla Cartella Hanno accesso anche Post holder e Deputy.

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

#### 2.3.3.4 *Gestione delle deviazioni*

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

### 2.3.4 Audit schedule


#### *Riferimenti Normativi*

TIPO	CODICE	lettere	numeri
IR	ADR.OR.C.020		
IR	ADR.OR.C.020	a)	
IR	ADR.OR.C.020	b)	
IR	ADR.OR.C.020	c)	
AMC1	ADR.OR.C.020 (b)		
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	a)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	c)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	1)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	2)
AMC1	ADR.OR.D.005 (b)(11)	e)	3)

L’Audit schedule è il programma di verifiche di monitoraggio della Compliance che viene definito dal Safety & compliance monitoring manager con una frequenza biennale ed ha lo scopo di:

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

Il Piano biennale, può subire delle modifiche imputabili a focus che si rendono necessari a seguito di segnalazioni di eventi e/o valutazione del rischio nell’ambito del Safety Management System, o di esiti di audit che possono rappresentare il rischio di una mancanza di conformità a un requisito

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.85
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

oppure di non conformità di livello 1 che richiedono di essere controllate con una frequenza maggiore.

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

Successivamente la frequenza entro la quale ognuno dei processi chiave sarà sottoposto nuovamente a verifica potrà essere al massimo di 36 mesi, previa autorizzazione formale dell'ENAC.

Il Piano degli audit viene condiviso in Safety Board.

Successivamente viene trasmesso a:

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


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

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

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

#### 2.3.4.1 **Audit**

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.86
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

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

Si distinguono due tipologie di Audit:

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

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


Owner	Attività
<b>Audit Team Leader</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Convoca la riunione iniziale (<i>Briefing</i>) durante la quale illustra l'Agenda dell'Audit e concorda con il Process Owner i tempi e le modalità di esecuzione delle verifiche al fine di ottimizzare il coordinamento con le attività operative;</li> <li>○ Esegue verifiche documentali, operative e interviste;</li> <li>○ Raccoglie le evidenze necessarie a comprovare le verifiche eseguite;</li> <li>○ Convoca la riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>) durante la quale illustra i risultati della verifica e gli eventuali rilievi;</li> <li>○ Sottoscrive il Verbale di Audit.</li> </ul>
<b>Safety &amp; compliance monitoring manager</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sottoscrive il verbale di Audit;</li> <li>○ Comunica formalmente al Process Owner i rilievi scaturiti dall'Audit, specificando i termini di chiusura delle azioni richieste.</li> </ul>
<b>Process Owner</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Partecipa alla riunione iniziale (<i>Briefing</i>);</li> <li>○ Fornisce assistenza durante le attività di verifica;</li> <li>○ Partecipa alla riunione di chiusura (<i>Debriefing</i>);</li> <li>○ Sottoscrive il Verbale di Audit, per condivisione, dopo averne appreso le conclusioni e gli eventuali rilievi, compresi i termini di definizione delle azioni.</li> </ul>

#### 2.3.4.2 *Inspection*

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

Owner	Attività
<b>Safety &amp; compliance monitoring manager</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Assegna l'attività di Ispezione ad un Auditor qualificato o lo svolge in prima persona;</li> <li>○ Verifica i risultati del Rapporto di Ispezione (se svolti da auditor) e/o formalizza al Process Owner il Rapporto di ispezione allegando eventuale richiesta di azioni.</li> </ul>



 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.87
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	<b>Paragrafo 2.3</b>	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

Auditor	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definisce una check list sulla base dello scopo dell'Ispezione. A titolo esemplificativo l'Auditor può prendere in considerazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Risultati di audit precedenti;</li> <li>➤ non conformità registrate;</li> <li>➤ segnalazioni precedenti;</li> <li>➤ rilievi effettuati da Enac;</li> </ul> </li> <li>○ Programma le attività di Ispezione, assicurandosi che non abbiano impatto sul normale svolgimento delle operazioni, e che siano compiute nel massimo rispetto delle persone eventualmente coinvolte. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Al termine delle attività prepara un Rapporto di Ispezione e lo invia al Safety &amp; compliance monitoring manager (se auditor non Safety &amp; compliance monitoring manager) ;</li> </ul> </li> </ul>
---------	--

#### 2.3.4.3 **Contracted activities**

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

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

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

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

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


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

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


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

#### 2.3.4.4 **Audit Esterni**


Il Gestore ADR è oggetto di Audit e Ispezioni da parte di enti esterni. Tali attività di verifica sono condotte principalmente:

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.88
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 10</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	<b>Paragrafo 2.3</b>	COMPLIANCE MONITORING	<b>31/08/2020</b>

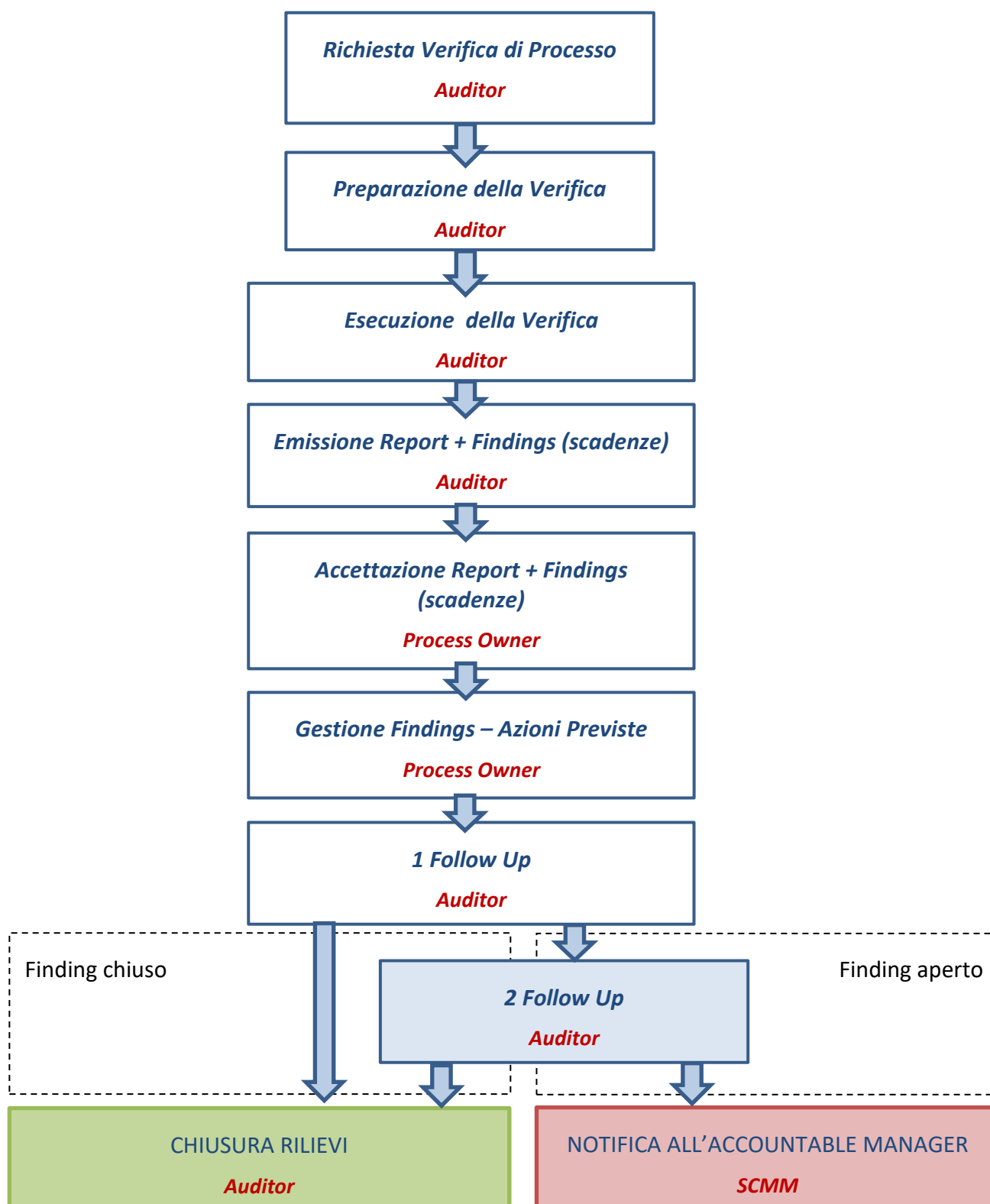
- dall'Autorità nazionale (ENAC);
- dalla Società Holding di ADR S.p.A. (ATLANTIA S.p.A.).


 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.89
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

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

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.90
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

### Flow chart processo Audit e Inspection




	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.91
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

#### 2.3.4.5 Gestione delle Non Conformità


##### Classificazione dei Rilievi

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

<i>Owner</i>	<i>Attività</i>
Team Leader	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definisce per ogni rilievo la richiesta di: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Azione di Contenimento:</b> azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata.</li> <li>➤ <b>Analisi della Causa Radice (Root Cause):</b> L'analisi della causa radice</li> </ul> </li> </ul>

 MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.92
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

	<p>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></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Azione Correttiva:</b> azione a carattere strutturale volta a eliminare del tutto, o a mitigare la Root Cause che ha generato la Non Conformità.</li> <li>➤ <b>Azione Preventiva:</b> azione volta a prevenire una Non Conformità potenziale.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nella richiesta di Root Cause Analysis può, in funzione della tipologia del rilievo, richiedere un'Analisi Orizzontale, ovvero la verifica che gli altri processi di cui è responsabile il Process Owner non presentino lo stesso tipo di non conformità.</li> <li>○ Assegna il rilievo ad un Process Owner;</li> <li>○ Valuta e accetta le azioni proposte dal Process Owner;</li> <li>○ Autorizza eventuali richieste di proroga avanzate dal Process Owner;</li> <li>○ Valuta e accetta le evidenze fornite dal Process Owner per la chiusura delle azioni;</li> </ul>
Process Owner	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definisce le azioni entro i termini concordati e le propone al Team Leader per accettazione;</li> <li>○ Può richiedere una proroga supportando la richiesta con adeguata motivazione;</li> <li>○ Mette in atto le azioni accettate dal Team Leader;</li> <li>○ Fornisce evidenze a chiusura delle azioni;</li> </ul>
Safety & compliance monitoring manager	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Formalizza il verbale di audit all'owner del processo/procedura verificata;</li> <li>○ In caso di scadenza dei termini previsti per la definizione/chiusura delle azioni, inoltra richiesta formale di adempimento direttamente all'Accountable Manager (ad Enac se il Process Owner è un fornitore certificato) per le azioni di competenza.</li> </ul>

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.93
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

#### 2.3.4.6 *Follow Up*

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


#### 2.3.4.7 *Compliance Safety Action Group*

Il Safety & compliance monitoring manager può convocare di volta in volta il Compliance Action Group che ha la funzione consultiva su temi legati alla compliance.

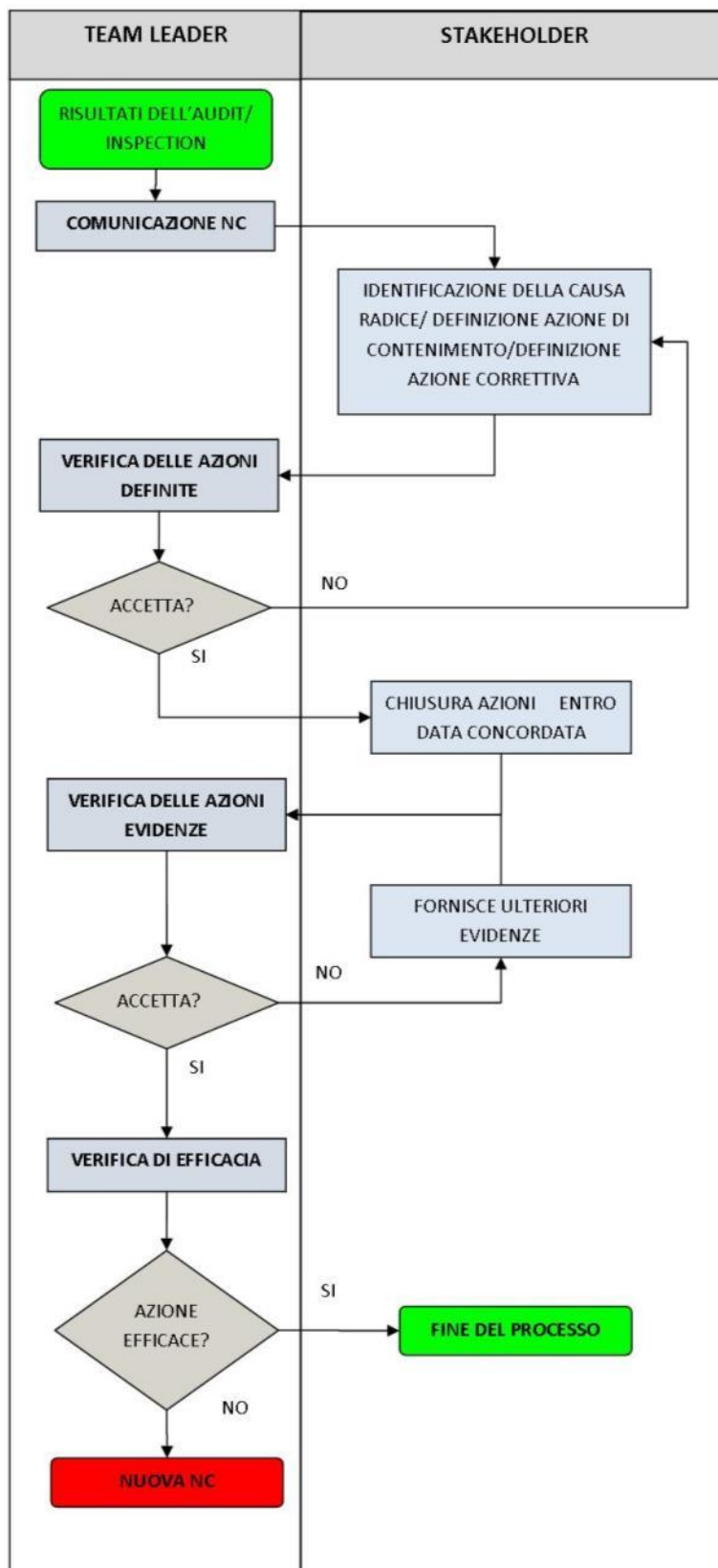
Il gruppo non ha una composizione fissa e può variare in base ai temi trattati, possono farvi parte anche rappresentanti dei soggetti terzi che operano in aeroporto, oppure esperti esterni di comprovata esperienza nelle operazioni, o nel settore aeronautico.

A titolo esemplificativo, il Compliance Action Group deve:


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

 <b>Aeroporti di Roma</b> MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.94
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

### Flow-chart Gestione Rilievi e Follow up





	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.95
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 10
	Paragrafo 2.3	COMPLIANCE MONITORING	31/08/2020

### 2.3.5 Addestramento

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

### 2.3.6 Miglioramento Continuo

#### Riferimenti Normativi

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

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

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

#### Compliance Monitoring Performance

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

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

#### Compliance Follow Up Performance


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

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

In sede di Safety 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.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.96
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 10
	Paragrafo 2.1		31/08/2020

### 2.3.7 Modulistica di compliance

In allegato sono riportati i moduli utilizzati per l'attività di compliance monitoring.

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

### 2.3.8 Mantenimento delle Registrazioni


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

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

per un tempo minimo di 10 anni.

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

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

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.97
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 1</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	<b>Paragrafo 2.4</b>	DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI	<b>28/09/2018</b>


## 2.4 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI

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

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 139/2014
- L'utilizzo di un processo di controllo che garantisca l'integrità del dato generato fino alla sua pubblicazione in AIP .

La Gestione dei dati aeronautici di cui alla Parte D del Manuale di Aeroporto è disciplinata da apposita procedura a cui si rimanda nella Parte E sezione 7 del MdA.

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.98
	Sezione 2	RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE	Rev. 12
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.5	SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI	30/06/2021

## 2.5 SEGNALAZIONE DI EVENTI AERONAUTICI

(Rif. AMC1 ADR.OR.D.030 - Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.5)

### 2.5.1 Procedure di segnalazione verso ENAC


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 modalità di compilazione e trasmissione del Ground Safety Report messe a disposizione nell'ambito del Safety Management System sono illustrate al paragrafo 2.2.8.1 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 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 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 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.

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.

### 2.5.2 Procedure di segnalazione verso ANSV

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

	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.99
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 12
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.6	PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI	30/06/2021

## 2.6 PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOL, DROGHE E MEDICINALI


(Rif. ADR.OR.C.045)

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

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

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

La policy è riportata come Appendice alla Parte B sezione 2 del Manuale di Aeroporto.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.100
	Sezione 2	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	Rev. 1
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.7	SAFETY PROCEDURES	15/03/2019

## 2.7 SAFETY PROCEDURES

(Rif. AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(1))

IL Safety & compliance monitoring management dell'aeroporto di Ciampino, nell'ambito dei comitati aeroportuali formalmente istituiti in materia di Safety (vedi paragrafo 2.1.3) o mediante gli strumenti di comunicazione di cui si è dotato (vedi paragrafo 2.2.11), provvede ad informare la comunità aeroportuale in merito ai punti di seguito riportati.

### 2.7.1 SAFETY DIRECTIVES


Il Safety & compliance monitoring management dà diffusione di eventuali *Safety Directives* comunicate dall'autorità competente valutando nell'ambito dei comitati operativi le azioni necessarie a soddisfare eventuali requisiti definiti dalle direttive.

### 2.7.2 REACTION TO SAFETY PROBLEMS

Il Safety & compliance monitoring management valuta nell'ambito dei comitati e propone azioni emergenti a fronte di problematiche di safety che non siano state già gestite tramite i processi tipici del SMS.

### 2.7.3 SAFETY RECOMMENDATIONS


Il Safety & compliance monitoring management gestisce le *Safety Recommendation* comunicate da altre autorità investigative anche al fine di favorirne il veloce recepimento nell'ottica del miglioramento continuo.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.101
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 0</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI	30/06/2017

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


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

Per le procedure relative alla registrazione dei movimenti dei velivoli si rimanda alla parte E sezione 30 MOV07 del Manuale di Aeroporto.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E REQUISITI DI QUALIFICA E ADDESTRAMENTO		Pag.102
	<b>Sezione 2</b>	<b>RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE</b>	<b>Rev. 0</b>
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 2.8	DESCRIZIONE DEL METODO E DELLE PROCEDURE PER LA REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI AEREI	<b>30/06/2017</b>

Lasciata intenzionalmente in bianco



 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.103
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

## PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

### 3 ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE

#### 3.1 Programma di addestramento

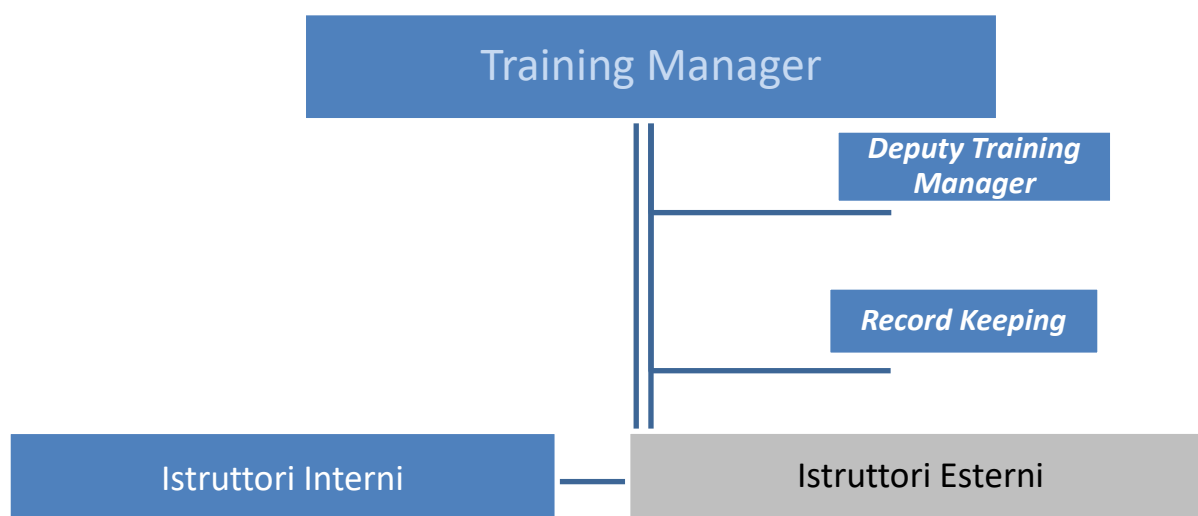
La Società Aeroporti di Roma assicura la formazione e la qualifica:

- del personale alle proprie dipendenze e di quello operante nell'ambito delle contracted activities, per tutte le attività di cui ai requisiti essenziali del Reg. EU 1139/18 e Implementing Rules di cui al Reg. EU 139/2014<sup>3</sup>;
- 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:



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

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

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.104
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

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

## • PERSONALE ADR

### Responsabilità


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

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

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

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

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

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.105
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

individuare 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.

#### • ALTRO PERSONALE


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

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

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

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

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.

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.106
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020


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.

Di seguito si riportano i syllabi dei corsi esterni erogati da ADR; gli altri syllabi dei corsi menzionati nel par. 3.1.2.1 sono contenuti all'interno del Training Manual:

	Durata	Modalità	Test	note
<b><i>Abilitazione alla guida in apron- initial</i></b>	4h	Aula + volume 1 Abilitazione alla guida airside	NO*	* prevede esame finale per abilitazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Normativa di riferimento</li> <li>- Glossario</li> <li>- Descrizione dell'aeroporto – piazzali-quadranti</li> <li>- Diffusione delle informazioni relative alla circolazione in Airside</li> <li>- Requisiti generali conducenti e mezzi</li> <li>- Guasto veicolo/incidente</li> <li>- Regole generali e limiti di velocità</li> <li>- Regole di guida, precedenza</li> <li>- Viabilità veicolare/Strada perimetrale/sottopasso</li> <li>- Segnaletica</li> <li>- Comportamento in caso di incendio</li> </ul>				

	Durata	Modalità	Test	note
<b><i>Abilitazione alla guida in apron- recurrent</i></b>	2h	e-learning	SI	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Normativa di riferimento</li> <li>- Descrizione dell'aeroporto</li> <li>- Requisiti generali per conducenti e mezzi</li> <li>- Regole generali e limiti di velocità</li> <li>- Regole di guida, precedenza</li> <li>- Viabilità veicolare/Strada perimetrale</li> <li>- Segnaletica</li> <li>- Comportamento in caso di incendio</li> <li>- Aggiornamento procedure aeroporto</li> <li>- Aggiornamento riferimenti/contatti</li> <li>- Aggiornamento infrastrutture</li> </ul>				

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.107
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

	Durata	Modalità	test	Note
<b>Impianti di Piazzola</b>	6h	Teorico Pratico	si	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduzione</li> <li>- Disposizioni di sicurezza</li> <li>- Pontili d'imbarco nei modelli e nelle tipologie presenti sullo scalo</li> <li>- Utilizzo sistemi guida ottica</li> <li>- Utilizzo impianti alimentazione 400HZ</li> <li>- Utilizzo impianti preconditionamento</li> </ul>				

### 3.1.2 Procedure di addestramento e qualifica

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

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

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

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

#### • PERSONALE ADR


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

##### RILASCIO

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

##### RINNOVO

- Addestramento Ricorrente Teorico (o teorico-pratico ove necessario)
- Verifica Continuità Lavorativa o Assessment di Rinnovo,

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.108
	Sezione 3	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE</b>	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

- Proficiency Check (Assessment di mantenimento competenza specifica della qualifica).

#### REFRESH TRAINING

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

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

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

- Definire e implementare per il personale coinvolto nelle contracted activities un training program con formazione iniziale e formazione ricorrente a cadenza non superiore a 24 mesi
- Definire e implementare un piano di proficiency check con frequenza non superiore a 24 mesi
- Definire procedure per il personale che non raggiunga gli standard
- Prevedere un refresh training per interruzioni superiori a 3 mesi
- Utilizzare istruttori e assessor qualificati per l'implementazione della formazione di cui ai precedenti punti

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.109
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020


- Garantire il mantenimento delle registrazioni delle attività di training in conformità ai requisiti riportati in ADR.OR.D.035 e la loro disponibilità per l'attività di monitoraggio di ADR.

#### • ALTRO PERSONALE

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

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

Corso obbligatorio	Applicabilità	Intervallo recurrent training
<b>Safety aeroportuale Modulo 2 - Airside Safety</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside	24 mesi
<b>Safety aeroportuale Modulo 1 - Norme comportamentali e gestione delle emergenze in aeroporto</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside, all'interno del corso, sono contenuti elementi base del <i>Piano di Emergenza</i>	24 mesi
<b>Teleallertamento PEA</b>	A tutti gli operatori che per la loro qualifica debbano utilizzare il sistema di teleallertamento previsto da PEA (personale sale operative)	24 mesi
<b>Corso Iniziale teorico ADC Tipo A</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in apron	erogato al primo rilascio ADC
<b>Corso Recurrent teorico ADC Tipo A</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in apron	Ricorrenza 24 mesi dal corso iniziale
<b>Corso Iniziale teorico ADC Tipo M</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in area di manovra	erogato al primo rilascio ADC
<b>Corso Recurrent teorico ADC Tipo M</b>	A tutti i soggetti operanti in Airside che debbano condurre mezzi/veicoli/attrezzature in area di manovra	24 mesi dal corso iniziale

	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.110
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

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

**b)** ADR fornisce alle Società operanti in area di movimento come prestatori di servizi sottobordo certificati ai sensi del D.Lgs 18/99, 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, in analogia a quanto applicato in ADR:

#### RILASCIO

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


#### RINNOVO

- Formazione teorica ricorrente
- Addestramento pratico ricorrente
- Proficiency Check

#### REFRESH TRAINING

- Qualora il personale qualificato sia assente dai propri compiti, prima di poter essere autorizzato alla esecuzione autonoma dei task previsti dalla propria qualifica, dovrà:
  - Per un periodo di assenza dai 3 mesi ai 12 mesi consecutivi, eseguire un refresh training teorico relativo a disposizioni di safety aeroportuali e procedure operative applicabili alla qualifica, con un focus particolare ai cambiamenti intercorsi nel periodo di assenza;
  - 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.



 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.111
	Sezione 3	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE</b>	Rev. 9
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

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.

#### Qualificazione Istruttori Interni

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

#### Qualificazione Istruttori Esterni

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

A	Abilitazione alla guida ADC-A
B	Utilizzo Equipaggiamenti Piazzola


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

- Norme comportamentali e gestione emergenze in aeroporto (Modulo 1 del corso di Safety Aeroportuale)
- Airside safety (Modulo 2 del corso di Safety Aeroportuale)

Vengono erogati 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.

I requisiti per il rilascio della qualifica di istruttore sono:

- Aver ricoperto il ruolo di istruttore da almeno 2 anni in ambito operativo airside.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.112
	Sezione 3	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE</b>	Rev. 9
	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

- Aver partecipato al corso iniziale superando il test di apprendimento.
- Aver superato un assessment teorico/pratico di qualifica
- Nel caso di abilitazione alla guida, avere documentata conoscenza ed esperienza nell'ambito delle operazioni aeroportuali, ed aver guidato per almeno 2 anni
- 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:** partecipare almeno una volta l'anno ad un incontro, organizzato da ADR che comprenda: un aggiornamento sulle tematiche del corso e sulle modalità di record keeping, la condivisione dell'andamento degli indicatori di safety, una verifica sul campo ed una valutazione finale (proficiency check).

**Per gli istruttori 'equipaggiamenti di piazzola':** partecipare almeno una volta nel biennio 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).


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

Tutta la documentazione relativa ai corsi erogati dagli istruttori esterni dovrà essere custodita e resa disponibile ad ADR.

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.

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.113
	Sezione 3	ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.1	Programma di addestramento	03/04/2020

### Verifica dell'implementazione dei programmi formativi

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

Come elemento di ulteriore monitoraggio, ADR richiederà a Enti e Società abilitate a provvedere autonomamente alla formazione, l'invio dei record dell'attività erogata al fine di effettuare periodicamente dei controlli.

### Training Notice


Per diffondere con tempestività agli istruttori esterni aggiornamenti e variazioni dei contenuti formativi (per esempio in attesa dell'aggiornamento del materiale didattico) o per comunicare particolari focus su cui accentuare l'attenzione durante la formazione, Il Training management di ADR emette dei 'Training Notice' e li trasmette direttamente agli istruttori tramite i recapiti archiviati nei relativi elenchi.

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

- Per i corsi teorici eseguiti da ADR sia per personale interno che esterno, solitamente viene erogato un test di apprendimento, qualora non venga superata la prima prova, è prevista la possibilità di seguire un secondo tentativo ad un intervallo temporale definito (1 settimana, salvo casi particolari). Qualora anche il secondo tentativo sia disatteso, è prevista la ripetizione dell'intero corso.
- Per l'assessment pratico di rilascio qualifica, eseguito da ADR sia per personale interno che esterno, qualora non venga superata la prova pratica:
  - per personale ADR è previsto un intervento formativo che consiste nella ripetizione di un iter di addestramento teorico/pratico (remedial training) definito dal responsabile dell'operatore in coordinamento con il Training Manager;
  - per personale esterno, sarà cura della Società di appartenenza dell'operatore identificare l'idoneo remedial training.

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

Per tutto il personale AdR, Il contenuto dei corsi e le evidenze oggettive della formazione eseguita in ottemperanza ai requisiti del regolamento UE 139/2014 sono archiviati dalla struttura del Training Manager in coordinamento con le strutture dei Post Holder (gli originali cartacei di: corsi iniziali, recurrent training, on the job training,

	PARTE B - SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.114
	Sezione 3	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE</b>	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check	03/04/2020

proficiency check e assessment sono conservati presso le strutture che li hanno erogati). I dati relativi alla qualificazione del personale sono mantenuti in conformità con la procedura di Gestione Documentale A-0-A01.

L'archiviazione dei documenti avviene utilizzando sistemi dedicati. Tramite tali sistemi è possibile verificare l'addestramento di ogni singola risorsa censita e verificare se i corsi siano effettuati secondo le scadenze prefissate.

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 (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 fornire ad AdR (Training Manager) le modalità, il luogo ed il responsabile dell'archiviazione 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.

### **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.

#### **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.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	PARTE B -SEZIONE 3 – ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE		Pag.115
	Sezione 3	<b>ADDESTRAMENTO E QUALIFICA DEL PERSONALE</b>	Rev. 9
MDA CIA Ed. 0 del 30/06/2017	Paragrafo 3.2	Programma di Proficiency check (verifica di competenza), incluse responsabilità e frequenza dei proficiency check	03/04/2020

- 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.

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

Si veda paragrafo 3.1.3