

PARTE B – SISTEMA DI GESTIONE DELL'AEROPORTO E ADDESTRAMENTO

SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE AEROPORTUALE

2.1 RESPONSABILITÀ E ORGANIZZAZIONE

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2)

Aerdorica SpA è responsabile delle infrastrutture, degli equipaggiamenti e delle operazioni dell'aeroporto in conformità:

- 1) al Regolamento (CE) n. 216/2008 e alle sue norme attuative;
- 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 garantite da ENAV tramite sottoscrizione di un accordo condiviso con Aerdorica SpA.

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 in base a specifico accordo sottoscritto con Aerdorica SpA.

Aerdorica SpA si coordina con l'autorità competente per garantire che le informazioni pertinenti per la sicurezza degli aeromobili siano contenute nel Manuale dell'Aeroporto e siano pubblicate ove opportuno.

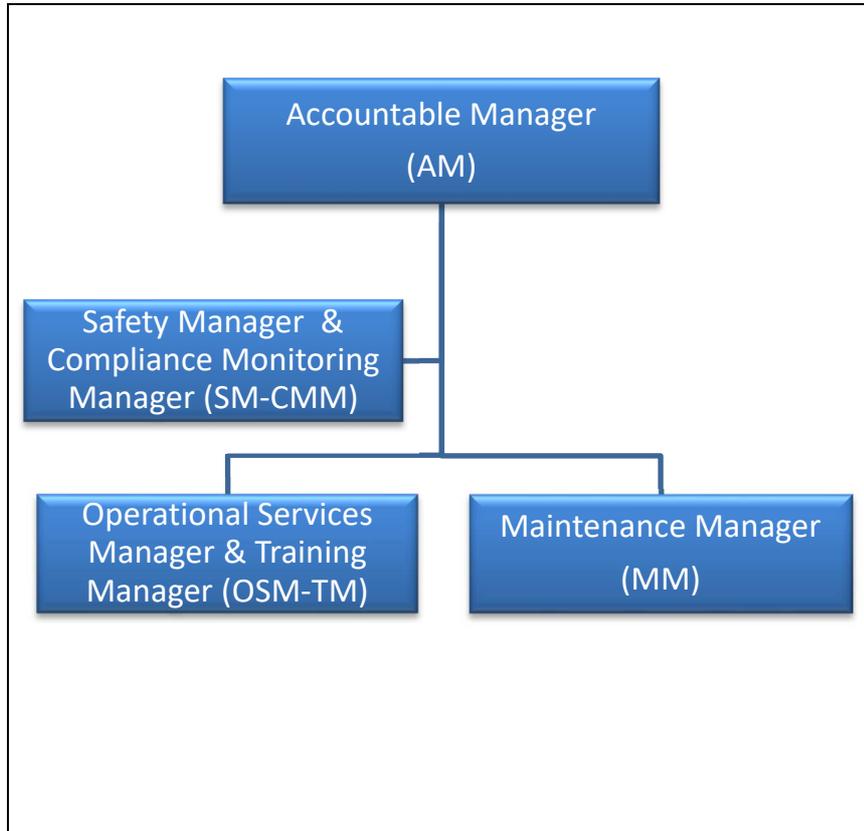
Tali informazioni includono:

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

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

L'organizzazione di Aerdorica SpA, in conformità ai requisiti del Reg.CE) n. 216/2008 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, è strutturata al fine di garantire il presidio di tutte le aree a garanzia del mantenimento dei requisiti di certificazione.

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



2.1.1 Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.1)

La conformità ai requisiti del Reg. E) n. 216/2008 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS, 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.

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 in adeguamento alla regolamentazione europea.

FUNZIONE	NOME	Indirizzo e-mail	Cellulare di servizio
Accountable Manager	Carmine Bassetti	bassetti@marcheairport.com	338 5990156
Safety Manager	M. Letizia Bernabeo	bernabeo@marcheairport.com	335 5642833
Compliance Monitoring Manager	M. Letizia Bernabeo	bernabeo@marcheairport.com	335 5642833
Maintenance Manager e Post Holder Progettazione	Dania Miconi	miconi@marcheairport.com	335 7615705
Operational Services Manager e Post Holder Terminal	Barbara Angeletti	angeletti@marcheairport.com	335 5707201
Training Manager	Barbara Angeletti	angeletti@marcheairport.com	335 5707201

L'indirizzo di posta certificata di Aerdorica Spa è: aerdorica@legalmail.it

2.1.2 L'Accountable Manager

Assicura che tutte le attività vengano finanziate e svolte in accordo con i requisiti applicabili.

- E' responsabile per l'implementazione e il mantenimento di un efficace Management System;
- Assicura che siano disponibili le risorse necessarie per il funzionamento dell'aeroporto in accordo con i requisiti applicabili e con il presente Manuale;
- Assicura, in caso di riduzione del livello delle risorse o in circostanze particolari che possano impattare sulla sicurezza operativa, che sia implementata una riduzione del livello delle operazioni;
- Istituisce, implementa e promuove la Safety Policy, riesaminandola annualmente per assicurare che rimanga pertinente ed appropriata all'organizzazione;
- Assicura la conformità ai requisiti applicabili, alla Certification Basis, al Safety Management System e al Quality Management System relativo alle attività di fornitura di informazioni e dati aeronautici.

L'Accountable Manager possiede:

- Adeguata autorità all'interno dell'organizzazione, al fine di assicurare che le attività siano finanziate e svolte secondo gli standard richiesti;
- Conoscenza e consapevolezza dei documenti che prescrivono standard di sicurezza operativa;
- Consapevolezza delle competenze del personale dedicato alla gestione dell'aeroporto, al fine di assicurare che tali posizioni vengano occupate da persone competenti;
- Conoscenza e consapevolezza dei principi e le pratiche concernenti i Safety, Quality e Security Management System e le modalità di applicazione all'interno dell'organizzazione;
- Conoscenza del ruolo di Accountable Manager;
- Conoscenza e consapevolezza dei concetti chiave di risk management all'interno dell'aeroporto;
- Informa tempestivamente ENAC di tutte le variazioni significative che interessano la struttura organizzativa, in particolare i cambiamenti relativi ai dirigenti responsabili.

In caso di assenza dell'Accountable Manager la continuità è garantita dalle figure responsabili 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.

2.1.3 Safety & Compliance Monitoring Manager

Nell'ambito delle funzioni previste per il Gestore Aeroportuale dal regolamento (CE) n. 216/2008 e corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. UE 139/14, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS il Safety Manager è la figura chiave che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione della Safety aeroportuale.

In particolare assicura:

- La promozione degli strumenti di Hazard Identification, e favorisce la loro gestione;
- La gestione di un efficace processo di Risk Assessment e Risk Management e delle relative azioni preventive e correttive;
- La gestione di un efficace processo di Change Management;
- La gestione del sistema di Reporting System;
- La gestione degli indicatori di prestazione del sistema di gestione della Safety e relativi report periodici;
- La gestione ed il controllo della documentazione inerente il sistema di gestione della sicurezza (Safety) comprensivo del Manuale di Aeroporto ;
- La gestione della verifica della Compliance normativa ai sensi del Regolamento 139/2014 e correlato sistema di audit ;
- La gestione del processo di investigazione degli eventi in conformità al regolamento 376/2014 e delle conseguenti azioni preventive e correttive;
- Il coordinamento delle attività necessarie all'aggiornamento del piano di emergenza e alle esercitazioni utili a testarne l'efficacia;
- Il coordinamento con i Manager responsabili e con gli altri soggetti e/o Enti aeroportuali sugli aspetti inerenti la Safety;
- L'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti per quanto attiene la valutazione sulla coerenza complessiva del piano di emergenza - incidente aereo rispetto ai criteri di 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 comunicazione, laddove previsto, all'ANSV dei dati relativi agli inconvenienti, inconvenienti gravi e incidenti;
- Identifica, in collaborazione con il Training Manager, 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;

- La definizione dei piani per i contenuti direttamente collegati al Safety Management System.

La figura del Safety Manager prevede il possesso di:

- esperienza consolidata nel campo delle operazioni aeroportuali, o manutenzione o aree simili;
- conoscenza della normativa nazionale ed internazionale in materia di certificazione e gestione degli aeroporti;
- conoscenza e consapevolezza dei principi e delle pratiche concernenti i Safety e Quality Management System all'interno dell'organizzazione;
- conoscenza delle procedure aziendali;
- conoscenza della lingua inglese.

L'eventuale modifica del nominativo del Safety Manager è sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione.

L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esamina del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

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

In termini organizzativi, la responsabilità del Compliance Monitoring System viene affidata ad un Compliance Monitoring Manager il cui profilo:

- prevede l'accesso diretto all'Accountable Manager, dal quale è nominato e verso il quale è responsabile;
- determina l'incompatibilità ad assumere l'incarico di responsabile di area funzionale dell'organizzazione;
- prevede l'accesso diretto a tutte le strutture dell'organizzazione e, se necessario, alle organizzazioni sotto contratto (subappaltatori) con il Gestore, ed anche ai soggetti terzi operanti in aeroporto.

La figura del CMM prevede il possesso di:

- conoscenza delle tecniche di Audit;
- preparazione ed esperienza adeguate relativamente alle attività dell'organizzazione, alle operazioni aeroportuali, alla manutenzione d'aeroporto, o ad aree similari;
- adeguata conoscenza ed esperienza nel Safety Management e nelle verifiche di qualità;
- conoscenza del Manuale di Aeroporto e dei requisiti applicabili in materia di aeroporti.

Le responsabilità, i compiti e le competenze del Compliance Monitoring Manager includono:

- garantire la conformità dell'organizzazione ai requisiti applicabili per le parti OR/OPS, alle caratteristiche fisiche, alla Certification Basis, e comunque alle condizioni del Certificato di Aeroporto;
- garantire che la Safety Policy venga annualmente riesaminata ed eventualmente modificata dall'Accountable Manager per la successiva condivisione in sede di Safety Board;
- garantire la conformità delle modifiche ai requisiti applicabili;

- garantire, attraverso politiche e procedure, che le attività dell'organizzazione siano monitorate per la conformità ai requisiti e gli standard normativi applicabili, nonché a eventuali ulteriori requisiti, come e quando stabilito dall'organizzazione;
- garantire che tali attività siano svolte correttamente sotto la supervisione del responsabile della rispettiva area funzionale ed in accordo con il SMS;
- garantire che il Programma di Compliance Monitoring sia applicato correttamente, mantenuto, continuamente rivisto e quando possibile migliorato;
- l'effettuazione di audit e ispezioni.

Egli può eseguire verifiche ed ispezioni autonomamente, o può nominare uno o più auditor scegliendo personale che abbia le competenze adatte assicurando la loro indipendenza dalle funzioni o procedure auditate.

2.1.4 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 i Manager responsabili ed il Safety & Compliance Monitoring Manager;
- La redazione, anche su indicazione dei Manager responsabili e del Safety & Compliance Monitoring Manager, del Piano di formazione da sottoporre all'approvazione dell'Accountable Manager almeno 1 volta anno;
- La programmazione dei Recurrent Training e dei Proficiency Check;
- La gestione delle attività di qualificazione dei formatori interni ed esterni;
- La registrazione della documentazione atta 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 Manager responsabili e il Safety & Compliance Monitoring Manager, del budget della formazione, che sarà sottoposto all'approvazione dell'Accountable Manager.

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 all'interno di Aerdorica Spa.

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.

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

2.1.5 Operational Services Manager

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.

L'Operational Services Manager assicura:

- l'Apron Management Services in coordinamento con l'ENAV 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 Maintenance Manager sulle risultanze ottenute al fine di assicurare che la movimentazione al suolo degli aeromobili sia sicura;
- la valutazione, in coordinamento con il Safety Manager e i Manager responsabili 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;
- 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;
- 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;
- il mantenimento dell'integrità dei dati aeronautici ricevuti dal Post Holder Progettazione;
- il controllo sul corretto allestimento dei mezzi ed equipaggiamenti circolanti sull'area di movimento;
- il controllo sulla verifica della qualità del carburante aeronautico erogato presso lo scalo;
- 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 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 Manager;
- l'erogazione dei servizi aviation legati al funzionamento operativo in coerenza con gli obiettivi aziendali di efficienza e qualità del servizio;
- la definizione del budget e dei piani pluriennali per le operazioni di propria competenza;
- le attività di primo soccorso sanitario e collegati servizi in ottemperanza alla normativa vigente;

- Il controllo dei dati di traffico;
- Il coordinamento del personale e dei mezzi necessari per le operazioni di de-anti/icing aeromobili;
- La presenza di procedure per l'autorizzazione, valutazione e formazione del personale alla guida in area di movimento;
- la conduzione delle attività di pulizia delle superfici pavimentate dell'area di movimento;
- La corretta illuminazione diurna e notturna degli ostacoli mobili all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione degli aeromobili;
- 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;
- 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;
- 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 Manager;
- in coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile.

L'Operational Services Manager possiede i seguenti requisiti:

- esperienza consolidata nel campo delle operazioni aeroportuali;
- conoscenza della normativa nazionale ed internazionale in materia di certificazione e gestione degli aeroporti;
- conoscenza e consapevolezza dei principi e delle pratiche concernenti i Safety e Quality Management System all'interno dell'organizzazione;
- conoscenza delle procedure aziendali;
- conoscenza della lingua inglese.

L'eventuale modifica del nominativo dell'Operational Services Manager deve essere sottoposto all'ENAC per valutazione e accettazione. L'Autorità testerà le competenze del nominativo proposto tramite esame del curriculum vitae e apposito colloquio di accettazione.

Tale modifica rientra nella procedura di change management di cui al Manuale Safety Management System e deve essere accompagnata da apposita valutazione del rischio di tipo organizzativo effettuata dal Safety Manager.

2.1.6 Maintenance Manager e Post Holder Progettazione

Nell'ambito delle funzioni previste, il Maintenance Manager assicura:

- la predisposizione ed attuazione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati che asservono alla sicura movimentazione degli aeromobili al suolo ad eccezione di quelli gestiti dall'ENAV 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 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;
- la conduzione delle attività di sfalcio erba;
- la manutenzione del sistema di drenaggio delle acque reflue in area di movimento;
- il controllo del coefficiente di attrito delle piste ai fini manutentivi, e le procedure di sgommatura;
- assicura, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di Safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal Safety Management System;
- la partecipazione nella individuazione degli Hazard per l'area di riferimento effettuata dal Safety Manager;
- in coordinamento con il Training Manager, la qualificazione e la formazione del personale alle proprie dipendenze che è coinvolto nei processi alla base della certificazione;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l'adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente della progettazione delle manutenzioni straordinarie, di tutte le infrastrutture appartenenti all'airside, per quanto di competenza del Gestore.

Il Maintenance Manager possiede i seguenti requisiti:

- esperienza consolidata nel campo delle manutenzioni aeroportuali;
- conoscenza della normativa nazionale ed internazionale in materia di certificazione e gestione degli aeroporti;
- conoscenza e consapevolezza dei principi e delle pratiche concernenti i Safety e Quality Management System all'interno dell'organizzazione;
- conoscenza delle procedure aziendali;
- conoscenza della lingua inglese.

L'eventuale modifica del nominativo del Maintenance Manager 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.

Nell'ambito delle funzioni previste, il Post Holder Progettazione, assicura:

- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente delle progettazioni degli interventi, riguardanti tutte le infrastrutture del sedime aeroportuale;
- 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 all'Operational Services Manager per le 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 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;
- 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.

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

Per garantire un efficace presidio delle attività dei Manager responsabili e del Safety Manager, sono individuate e formalizzate (tramite comunicazione organizzativa) delle figure di Deputy con la responsabilità di:

- assicurare la supervisione dei processi di competenza, mantenendo gli opportuni collegamenti con gli enti interni/esterni coinvolti, anche in caso di assenza dei Manager responsabili (o Safety Manager) per motivi ordinari (ferie, missioni);
- relazionare al Manager responsabile eventuali criticità, attivandolo in caso sia necessario il suo intervento;
- partecipare ai Safety Action Group a supporto del Safety Board.

Laddove non sia identificato un Deputy, in caso di assenza del Manager responsabile, la supervisione dell'attività viene garantita dai Capi Scalo di Servizio presenti in turno, fermo restando che le responsabilità rimangono in capo ai Manager responsabili.

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.

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

2.1.8 Comitati aeroportuali

Al fine di garantire un impegno diffuso al mantenimento dei requisiti di Safety sullo scalo 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 Manager.

2.1.8.1 Safety board

Il Safety Board è il comitato di tipo decisionale, interno al Gestore, che supporta l'Accountable Manager nella definizione degli obiettivi e nell'attuazione delle politiche di Safety, nella verifica della conformità del SMS ai requisiti regolamentari e nella discussione di tutti gli aspetti di sicurezza al fine di analizzare, riesaminare e migliorare il sistema.

Scopo e azioni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supportare l'Accountable Manager nella definizione degli obiettivi di sicurezza ▪ Riesaminare il SMS nell'ottica del miglioramento continuo ▪ Approvare il programma di auditing, ne esamina i risultati e le relative azioni correttive ▪ Esaminare l'analisi dei dati provenienti dal Reporting System ▪ Identificare i rischi e programma le conseguenti azioni di gestione anche in funzione delle disponibilità delle risorse economiche e umane
Membri	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accountable manager ▪ Safety manager ▪ I Manager responsabili ▪ Altre professionalità su invito per argomenti specifici
Convocazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da parte del Safety manager ▪ Ogni sei mesi ▪ Straordinaria in caso di richiesta di un membro del Comitato

2.1.8.2 SAG Safety Action Group

Il Safety Action Group è un gruppo di lavoro ristretto composto da esperti che supportano il Safety Manager sia nelle indagini sugli incidenti che nelle discussioni in materia di Safety.

Scopo della composizione di Group è quello di creare un team di esperti che raggruppi tutti coloro che sono direttamente coinvolti in un determinato processo.

Il Safety Action Group riporta direttamente al Safety Board con l'obiettivo primario di attuare iniziative, progetti ed attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza.

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

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 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.

Ogni Manager responsabile avrà cura di valutare se integrare il Safety Action Group con altre funzioni specialistiche della propria Direzione.

Scopo e azioni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisi di eventi rilevanti dal punto di vista della Safety e adozione di misure correttive ▪ Analisi di indagini statistiche relative ad infrazioni riscontrate ▪ Scambi di conoscenze rilevanti dal punto di vista di Safety ▪ Avvio di campagne per la sicurezza ▪ Verifica della necessità di formazione ▪ Analisi delle procedure in ambito di Safety ▪ Armonizzazione dei cambiamenti strutturali e tecnici relativi alla segnaletica ▪ Presentazione di nuove raccomandazioni ▪ Analisi di incidenti
Membri	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Safety manager ▪ Manager responsabili ▪ Altre professionalità su invito per argomenti specifici
Convocazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da parte del Safety Manager

2.1.8.3 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.

Scopo e azioni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificazione degli obiettivi di mantenimento/miglioramento dei requisiti di Safety delle operazioni in apron ▪ Sviluppare campagne di Safety per il sicuro utilizzo dell'area di movimento (e.g. FOD Prevention, Prevenzione Runway Incursion/Excursion) ▪ Monitorare il numero, il tipo e la severità degli inconvenienti in area di movimento diffondendo le raccomandazioni scaturite dai rapporti di investigazione degli eventi e/o dalle valutazioni del rischio del Safety Management System ▪ Promuovere le best practices al fine di migliorare gli standard di sicurezza operativa ▪ Valutare le azioni utile a mitigare i rischi in area di movimento 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 ▪ Proporre soluzioni di miglioramento procedurali, organizzative e infrastrutture per migliorare i requisiti di Safety dello scalo
Membri	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestore ▪ ENAC ▪ ENAV ▪ Handler ▪ Rappresentanti dei Piloti Commerciali e di Aviazione Generale ▪ CNVVF ▪ Enti di Stato ▪ Compagnie e Operatori Aerei presenti sullo scalo
Convocazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da parte del Safety Manager ▪ Semestrale di routine ▪ Straordinaria in caso di richiesta di un membro del Comitato

2.1.8.4 Local Runway Safety team

Il Local Runway Safety Team è un sotto gruppo del Safety Committee con il compito specifico di analizzare e valutare la Safety operativa della pista e, più in generale dell'area di manovra, 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 in pista.

Il "Local Runway Safety Team" è composto dai rappresentanti di:

- AOC
- ENAV
- ENAC
- VVF
- ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA DEI CONTROLLORI DI VOLO
- ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA DEI PILOTI
- AREA MOVIMENTO DEL GESTORE
- AREA PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DEL GESTORE
- RAPPRESENTANTE DI AUTISTI MEZZI AEROPORTUALI

In particolare il LRST svolge i propri compiti in ragione delle seguenti attività:

1. proattive:

- identificazione di potenziali hazard dell'area di manovra compresa la necessità di creare hot spot map inclusa la revisione delle voci pertinenti dell'AIP per verificarne l'accuratezza;
- lo sviluppo e la realizzazione di campagne di sensibilizzazione locali, in periodi appropriati, anche all'inizio di una stagione impegnativa o prima di un evento insolito, incentrate su questioni locali, ad esempio produzione e distribuzione di mappe hot spot locali o altro materiale di orientamento considerato come necessario; le campagne di sensibilizzazione locali dovrebbero essere periodicamente aggiornate per mantenere l'interesse e la consapevolezza operativa del personale interessato;
- monitorare il numero, il tipo e la gravità delle runway incursion; diffondere le raccomandazioni di sicurezza fornite dai risultati delle indagini sugli incidenti e inconvenienti gravi nonché altre lessons learned dall'esperienza operativa e la condivisione di buone pratiche per prevenire runway incursione ed excursion;
- contribuire a verificare che le comunicazioni tra i controllori del traffico aereo, o altro personale dei servizi del traffico aereo, i piloti e i conducenti di veicoli siano soddisfacenti o se si possano suggerire eventuali miglioramenti;
- ispezione in condizioni meteorologiche avverse o durante la notte degli aiuti visivi verificando che gli stessi siano adeguati, correttamente localizzati e comprensibili da tutte le parti interessate, senza alcuna ambiguità del loro significato, o identificare potenziali problemi di progettazione degli aerodromi;
- Riesame delle procedure operative al fine di garantire che le stesse siano integrate ed efficaci, in modo da ridurre al minimo il rischio di runway incursion;
- sviluppo di programmi di formazione congiunti, iniziali e ricorrenti e familiarizzazione sulla prevenzione delle incursioni e delle escursioni in pista per tutto il personale interessato (conducenti di veicoli e altro personale che opera nell'area di manovra, piloti, personale dei servizi di traffico aereo); ciò include visite all'area di manovra
- fornire consulenza prima dell'attuazione delle modifiche all'aeroporto, nelle pratiche e nelle procedure per identificare il potenziale di runway incursion ed excursion;
- valutare periodicamente l'efficacia delle soluzioni operative implementate.

2. reattive:

- analizzare e valutare, in accordo con la classificazione adottata nella circolare ENAC, ogni evento locale connesso con le incursioni di pista
- identificare i potenziali pericoli e le conseguenze ("hazard identification"), determinare il rischio e valutare i possibili fattori di compensazione per riportare il rischio a livelli accettabili ("risk-assessment"), in relazione agli obiettivi di safety preventivamente prefissati, ("runway safety program")
- identificare e proporre soluzioni e misure per prevenire le incursioni in pista.

2.1.8.5 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 compiti dell'Emergency Responce 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 (Piano Atti Illeciti contro l'Aviazione Civile);
- Effettuazione 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 le esercitazioni annuali, sia le 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;
- Condivisione e approva tutte le parti del Piano di emergenza airside;
- Condivisione delle informazioni relative a best practice adottate in altri aeroporti internazionali al fine di un miglioramento continuo del processo di gestione delle emergenze.
- Condivisione della pianificazione delle esercitazioni, anche in funzione delle eventuali esigenze di addestramento specialistico individuate e comunicate al Gestore da parte dei VVF (esempio testare nuove procedure o specifici ambiti di intervento).

2.2 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM MANUAL

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.2)

Il Manuale del Safety Management System di Aerdorica SpA:

DESCRIVE il Safety Management System in vigore sullo scalo di Ancona-Falconara;

DEFINISCE in ambito di Safety i compiti, i poteri e le responsabilità di ciascun soggetto operante presso lo scalo, che abbia influenza, anche indiretta, sulla sicurezza delle operazioni;

DELINEA il sistema di Reporting, quale attività sistematica di raccolta di eventi aeronautici ai fini del monitoraggio continuo degli standard di sicurezza sullo scalo e della predisposizione delle necessarie misure di prevenzione/mitigazione del rischio stesso;

METTE IN CONTATTO tra loro gli elementi del Sistema Aeroporto, che include gli Enti, gli Operatori Aerei ed Aeroportuali, i fornitori di servizi, ogni altra Organizzazione che presta la propria attività in aeroporto, oltre alle dotazioni infrastrutturali ed impiantistiche dello scalo, le tecnologie utilizzate, le procedure e/o i processi adottati nelle operazioni aeroportuali e le loro interrelazioni, facendo riferimento ed integrando il Manuale di Aeroporto e il Regolamento di Scalo per le parti che trattano il tema della Safety, incluse le procedure di emergenza.

Allo scopo di diffondere, tra i vari operatori aeroportuali, una **cultura positiva della sicurezza** che aumenti la **consapevolezza** del rischio associato alle operazioni e il senso di **responsabilità** personale, coinvolgendo ogni operatore nella prevenzione/mitigazione del rischio stesso.

L'obbligo di **rispettare le previsioni del Manuale** e le normative cui esso fa riferimento è esteso a tutti gli operatori aeroportuali presenti e/o operanti presso lo scalo.

Tutti i soggetti coinvolti devono coordinare le proprie attività al fine di non interferire con le misure volte a garantire la sicurezza delle operazioni e di non pregiudicare in alcun modo l'operatività aeroportuale.

Ai sensi della normativa vigente, è responsabilità di ogni operatore aeroportuale **fornire al Gestore ogni informazione utile a prevenire/mitigare/evitare rischi per la sicurezza delle operazioni, riportando immediatamente qualsiasi evento che possa avere o abbia avuto un impatto sulla sicurezza, attraverso l'apposito sistema di segnalazione.**

Sono inoltre fortemente incoraggiate segnalazioni trasmesse con qualunque mezzo al Gestore, da parte di chiunque, operatori ed utenti, lo ritenga necessario.

2.2.0 Definizione e abbreviazioni

Qualora non diversamente specificato, ogni utilizzo dei termini "sicurezza" e "sicuro" è da intendersi nell'accezione di "Safety" e "safe".

CAUSE (dall'inglese "root causes")

Le azioni, le omissioni, gli eventi, le condizioni o una combinazione di tali fattori che possono aver dato luogo all'incidente o all'inconveniente.

eE-mor (Electronic ENAC mandatory Occurrence Reporting)

Sistema progettato e realizzato da ENAC per la gestione della raccolta, dell'analisi e della disseminazione in formato digitale delle segnalazioni degli inconvenienti gravi e degli inconvenienti/eventi.

EVENTO

Qualsiasi evento relativo alla sicurezza che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, tra cui in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi.

HAZARD (PERICOLO)

Una situazione o un oggetto con il potenziale di causare la morte o provocare lesioni a una persona, danni alle attrezzature o a una struttura, perdita di materiale o ridurre la capacità di una persona di eseguire una data funzione.

HAZARD IDENTIFICATION

Fase del processo di analisi del rischio finalizzata alla determinazione della possibilità, per un determinato elemento oggetto della valutazione, di causare un effetto avverso.

INCIDENTE

Un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

- A) Una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di:
 - Essere dentro l'aeromobile, oppure
 - Venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure
 - Essere direttamente esposta al getto dei reattori

Fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure

- B) L'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure;

C) L'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

INCONVENIENTE

Evento diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudica o potrebbe pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

INCONVENIENTE GRAVE

Un inconveniente, associato all'impiego di un aeromobile, le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento.

RACCOMANDAZIONE

Invito formale a recepire e rendere operative direttive, procedure o norme di buona tecnica con lo scopo di evitare l'insorgenza di criticità e/o hazard.

RISCHIO (RISK)

Il rischio è la possibilità di conseguenze indesiderate (infortunio alle persone, danno a infrastrutture, mezzi ed aeromobili, perdita o diminuzione della capacità di svolgere una funzione prestabilita, ecc.) di uno o più hazard, misurata in termini di probabilità di accadimento e di gravità/severità delle conseguenze.

RISK ASSESSMENT

Processo decisionale mediante il quale si misurano/stimano i rischi emersi nella fase di Risk Analysis, si confrontano con criteri di accettabilità/obiettivi di Safety e si sviluppano strategie di mitigazione/eliminazione.

RISK MANAGEMENT

E' la componente fondamentale del più ampio processo di Safety Management System che si occupa di sviluppare strategie di mitigazione e/o eliminazione del rischio. La riduzione del rischio può avvenire mediante misure atte a ridurre la probabilità del verificarsi di un determinato danno atteso (adozione di misure di prevenzione) e/o di mitigazione delle eventuali conseguenze (adozione di misure di protezione, atte a diminuire l'entità del danno).

RUNWAY EXCURSION

Avviene quando un aeromobile si ferma osconfina dalla superficie della pista sia durante il decollo che l'atterraggio.

RUNWAY INCURSION

Ogni evento che riguardi l'errata presenza di un aeromobile, veicolo o persona all'interno dell'area di superficie dedicata all'atterraggio e al decollo di un aeromobile.

SAFETY ASSURANCE DOCUMENTATION (SAD)

Insieme della documentazione del SMS (comprendente le segnalazioni ricevute, i dati elaborati, i report prodotti, i verbali dei Comitati e dei Gruppi, il programma e le schede degli audit condotti, i risultati

dell'attività di analisi, ecc.) composta da documenti cartacei e da cartelle elettroniche opportunamente archiviati.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Approccio sistematico alla gestione della sicurezza, comprendente le necessarie strutture organizzative, le responsabilità, le politiche di sicurezza e le procedure.

2.2.1 Finalità e Impegno della Direzione

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.2.1)

Il Safety Management System (di seguito SMS) è un approccio sistematico, esplicito e omnicomprendivo di gestione della sicurezza che coinvolge la struttura organizzativa, la policy aziendale, le responsabilità e le procedure, e che ha come scopo primario la **prevenzione di inconvenienti e incidenti aeronautici**.

Partendo dall'assunto che pericoli e rischi sono intrinsecamente connessi con l'operatività aeroportuale e che inconvenienti e incidenti sono solo il risultato ultimo di una catena di difetti/errori/lacune procedurali e organizzativi, solo una gestione proattiva, basata sulla diffusione di una cultura positiva della sicurezza a tutti i livelli dell'organizzazione, permette di individuare e controllare/ridurre/mitigare i rischi latenti e quindi di prevenire inconvenienti e incidenti. L'adozione di un sistema di gestione della sicurezza da parte del Gestore è uno standard ICAO, recepito dal Regolamento europeo UE 139/2014.

Tutti i soggetti operanti in aeroporto hanno l'obbligo di collaborare proattivamente con i programmi di sicurezza dell'aeroporto.

Il SMS è uno strumento dinamico, che garantisce il monitoraggio delle performance di sicurezza e il loro miglioramento continuo.

E' costituito da 4 componenti chiave:

1. Politica e obiettivi di sicurezza
2. Identificazione degli Hazard e Safety Risk management
3. Safety assurance
4. Promozione della sicurezza.

Per risultare efficace un SMS richiede l'assegnazione di risorse umane e finanziarie.

A tale fine è necessario che il management dell'impresa dimostri l'impegno e assuma la responsabilità del SMS dell'organizzazione. Tale impegno per la sicurezza è espresso in una politica di sicurezza formalizzata (Safety policy), comunicata a tutta l'organizzazione.

Le politiche di Safety ed i relativi obiettivi sono assunti dall'Organo deliberante e vengono revisionati ogni qualvolta vi sia la necessità o in funzione di una variazione della normativa vigente.

2.2.2 Safety policy e obiettivi

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.2.2)

LA POLITICA DI SAFETY

Il nostro impegno

La Safety è una delle funzioni di core business di AerDorica Spa che si è impegnata a sviluppare, mantenere e migliorare costantemente strategie e processi per garantire che tutte le attività di trasporto aereo si svolgano nell'ambito di una ripartizione equilibrata delle risorse organizzative, volte ad ottenere il più alto livello di prestazione di Safety ed il rispetto degli standard nazionali ed internazionali nella fornitura dei servizi. Nella figura dell'Accountable Manager trova primario spazio la Safety Policy, seguita prioritariamente rispetto alle questioni commerciali, operative, ambientali e societarie. Tutti i livelli di management e tutti i dipendenti sono responsabili per il raggiungimento di tale livello di prestazione di Safety.

Le nostre azioni

Garantiamo il pieno rispetto della normativa, le migliori prassi di settore e l'adozione delle migliori tecnologie disponibili ed economicamente praticabili.	Attribuiamo chiare responsabilità individuali a ciascun soggetto della struttura aziendale che abbia influenza, anche indiretta, sulla sicurezza delle operazioni.	Monitoriamo, valutiamo e mitigiamo i rischi associati alle operazioni attraverso una struttura di auditing interno.
Investiamo continuamente nell'addestramento del personale, per svilupparne le abilità e arricchirne le competenze. Ci impegniamo a trasferire e a condividere una cultura di Safety con i Soggetti aeroportuali che operano in airside.	Assicuriamo che nessuna azione sarà intrapresa contro il dipendente che notifica un evento di Safety attraverso il <i>reporting system</i> , a meno che tale riporto non sia, al di là di ogni ragionevole dubbio, un atto illegale o una negligenza grave.	Richiediamo ai fornitori di servizio esterni di aderire ai nostri standard di <i>Safety</i> ed al rispetto delle prescrizioni finalizzate alla riduzione delle situazioni potenzialmente pericolose.

I Comitati di attuazione

Safety board Composto da Accountable manager, Safety manager, Maintenance manager e Operational Services manager.	Safety Action Group Gruppo di lavoro ristretto che si dedica a specifiche tematiche di <i>Safety</i> .	Safety Committee Comitato di tipo consultivo di cui fanno parte i soggetti pubblici e privati che operano in aeroporto nelle aree in cui si applica il Sistema di Gestione della Safety.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Firma dell'Amministratore Unico



Gli obiettivi di sicurezza si distinguono in obiettivi generali e obiettivi specifici.

Gli **obiettivi generali** prefissati sono:

- la rispondenza agli standard di Safety;
- la redazione e continua revisione delle procedure operative, affinché siano sempre conformi ai dettami nazionali e internazionali finalizzati al conseguimento della Safety e dell'efficienza operativa;
- la formazione ricorrente del personale per ogni singolo processo operativo, in modo che l'attività svolta da ogni operatore risponda ai requisiti di sicurezza;
- la sensibilizzazione alla necessità di dare priorità alla sicurezza operativa in ogni decisione;
- la riduzione al minimo dei rischi legati a tutte le operazioni a terra, ed in particolare quelle legate agli aeromobili;
- il mantenimento e miglioramento della Safety attraverso i processi di risk assessment, management e auditing, garantendone una gestione preventiva e proattiva;
- la sensibilizzazione alla necessità di segnalare ogni evento che possa avere impatto sulla Safety, attraverso la compilazione del Ground Safety Report.

I predetti obiettivi generali sono assicurati dall'impegno costante del Safety Manager nel coordinarsi e sensibilizzando i Responsabili in merito alle problematiche di Safety.

Gli **obiettivi specifici** sono i seguenti, ma possono essere rivisti in sede di "Riesame annuale del Sistema". Il Safety Manager monitora gli indicatori affinché al verificarsi di una tendenza che mostri il possibile superamento dei livelli prefissati ne dia "allarme" all'Accountable Manager, proponendo azioni correttive da identificare in collaborazione con i responsabili dei settori operativi interessati dal particolare indicatore.

Di seguito gli indicatori specifici individuati:

	SAFETY PERFORMANCE INDICATOR	
1	Voluntary reporting rate	Rapporto tra la differenza del n° di segnalazioni ricevute e il n° di segnalazioni con danneggiamento/feriti/runway incursion ricevute rispetto al n° di movimenti, moltiplicato per 1000
2	Turnaround related incidents	Rapporto tra il n° di segnalazioni e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aa/mm
3	Runway Incursion rate	Rapporto tra il n° di eventi di runway incursion e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aeromobili
4	BRI 2	In base alla Circolare ENAC (0,50)

2.2.3 Responsabilità del personale chiave per la Safety aeroportuale

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.3)

Il **Management di alto livello** di Aerdorica SpA, nella persona dell'Amministratore Delegato, s'impegna a promuovere un processo di formazione continua del personale in materia di sicurezza coinvolgendo tutti i livelli dell'organizzazione nelle proposte di miglioramento del sistema, delle procedure e delle strutture e infrastrutture.

Definisce altresì i compiti e le responsabilità per ogni livello di competenza incoraggiando chiaramente e capillarmente la segnalazione volontaria di eventi tramite i sistemi messi a disposizione dall'Azienda, primo tra tutti il Ground Safety Report.

Il **Safety & Compliance Monitoring Manager** è responsabile del Safety Management System e di tutti i processi descritti all'interno del presente capitolo e si avvale della collaborazione di un Safety & Compliance Support Manager.

Di seguito sono riportati i compiti del Safety & Compliance Manager:

- la gestione del processo di Risk management e dei relativi strumenti di Hazard Identification e Risk Assessment;
- l'analisi degli hazard e l'implementazione del registro di hazard log attraverso l'operato del Safety Action Group;
- la valutazione dei rischi e la definizione delle azioni di mitigazione/eliminazione del rischio attraverso l'operato del Safety Action Group;
- la 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;
- il supporto specialistico alle altre Direzioni per l'integrazione della componente Safety nello sviluppo e progettazione di nuove iniziative;
- il coordinamento dei Safety Action Group per i processi individuati dal Safety Manager;
- l'individuazione e la proposta al Safety Manager degli interventi di formazione del personale sulla gestione della sicurezza per il processo sotto la sua responsabilità;
- la gestione dei Reporting System, la segnalazione obbligatoria ad ENAC degli eventi e l'analisi e l'investigazione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici;
- le attività di sensibilizzazione del personale sulla gestione della Safety e la diffusione delle raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate, dall'analisi dei principali indicatori di performance, dall'investigazione di accident, incident, ecc.;
- la gestione del Local Runway Safety Team, del Safety Committee e del Safety Board.

L'Operational Services Manager & Training Manager è il responsabile del settore operativo e, in materia di Safety, si impegna a divulgare ogni indicazione proveniente dal Safety Manager.

Su indicazione del Safety Manager si impegna ad organizzare e seguire le sessioni di formazione aggiuntive legate a operazioni di change management e/o allo studio dello storico delle segnalazioni.

L'Operational Services Manager & Training Manager si avvale della collaborazione di un Training Support Manager e di un Operational Services Support Manager.

Si impegna ad assicurare che il personale alle proprie dipendenze sia congruo con le operazioni svolte e che sia formato e informato in merito alla Safety Policy.

Egli stesso partecipa fattivamente alla divulgazione delle indicazioni che arrivano dal Safety Management e controlla che il personale alle proprie dipendenze divulghi allo stesso modo le indicazioni nel modo più capillare possibile.

Il Maintenance Manager e Post Holder Progettazione è il responsabile del settore manutentivo e, in materia di Safety, si impegna a divulgare ogni indicazione proveniente dal Safety Manager.

Si impegna ad assicurare che il personale alle proprie dipendenze sia congruo con le operazioni svolte e che sia formato e informato in merito alla Safety policy. Egli stesso partecipa fattivamente alla divulgazione delle indicazioni che arrivano dal Safety Management e controlla che il personale alle proprie dipendenze divulghi allo stesso modo le indicazioni nel modo più capillare possibile. Il Maintenance Manager e Post Holder Infrastrutture si avvale della collaborazione di un Maintenance Support Manager.

Il Capo scalo e i **Capi scalo di servizio** assicurano il controllo del rispetto delle disposizioni e delle procedure applicabili all'attività con particolare attenzione a quelle del Manuale di Aeroporto e del Safety Management System. Assicurano altresì l'applicabilità e la sicurezza delle procedure in vigore.

Assicurano l'informazione al Safety Manager in merito all'introduzione futura di nuovi processi, servizi, procedure, mezzi e fornitori che potrebbero avere impatti, anche limitati, sulla sicurezza delle operazioni.

Effettuano segnalazioni attraverso i GSR di tutti gli eventi di Safety.

Gli **addetti** sono chiamati a rispettare le procedure in vigore e le disposizioni e raccomandazioni aziendali dal punto di vista della sicurezza delle operazioni. Segnalano, nel rispetto della propria catena di riporto, le inefficienze riscontrate su infrastrutture, mezzi, impianti e procedure.

Utilizzano, anche in forma anonima, il GSR per segnalare qualunque anomalia direttamente rilevata o indirettamente conosciuta che abbia suscitato dubbi in merito alla sicurezza delle operazioni e degli operatori.

Safety Accountability degli operatori aeroportuali

Gli operatori di base presenti presso lo scalo devono, per quanto di rispettiva competenza, conoscere e rispettare quanto disposto dal Manuale di Aeroporto e dal Safety Management System. Tutti gli operatori di base devono collaborare con l'SMS utilizzando il Reporting System per comunicare al Gestore qualunque incidente/inconveniente/evento/situazione che potrebbe avere o ha avuto un qualunque impatto sulla sicurezza nonché gli eventi che automaticamente prevedono il riporto obbligatorio.

2.2.4 Gestione e revisione documentale

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.4)

Il Safety & Compliance Monitoring Manager assicura il controllo dell'attuazione, la valutazione della efficacia e l'aggiornamento del Capitolo 2.2 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 2.2 da parte di coloro che ne sono i destinatari.

Per tutti gli incontri, il Safety manager invia tramite e-mail bozza del resoconto della riunione ai membri dei comitati per approvazione; il verbale si ritiene approvato, salvo diversa notifica, dopo 2 settimane dall'invio.

Tutte le documentazioni del SMS, pervenuta e prodotta con qualunque mezzo, incluse le valutazioni e i risultati del processo di Risk Assessment, viene suddivisa e classificata in funzione della tipologia e dell'argomento e quindi archiviata nel supporto di origine ed è conservata per 5 anni a disposizione degli Enti di controllo preposti.

Tipo di Documento	Riferimento Univoco	Supporto
Verbale Safety Board	Tipo Documento/Data	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Verbale Safety Committee	Tipo di Documento - Data	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Verbale Safety Action Group	Tipo di Action Group - Data	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Politiche e Obiettivi di Sicurezza	Lettera firmata da A.M.	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Comunicazioni Interne in materia di Safety	Numero Sequenziale/anno	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Safety Notice	Safety Notice numero sequenziale /anno	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Archivio Cartaceo GSR	GSR – Anno	Elettronico (5 Anni)
Rapporto di Investigazione	Investigazione n./anno	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Safety assessment	Studio di Valutazione del Rischio, Numero Sequenziale	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Programma di Audit	Programma di Audit anno	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Rapporto di Audit	Rapporto di Audit numero sequenziale per anno	Elettronico: Cartella dedicata Cartaceo (5 Anni): Raccoglitore
Registro degli hazard	Registro in formato excel	Elettronico: Cartella Registro degli hazard (5 anni)

2.2.5 Processo di Safety risk management, identificazione degli hazard e risk assessment
 (AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.5)

La gestione sistematica dei rischi connessi con le operazioni, cioè il Risk Management, si compone di una serie di fasi rigidamente consequenziali l'una all'altra in cui si compiono analisi e si organizzano e mettono in piedi azioni mitigatrici e/o risolutive.

Partendo dalla seguente definizione di rischio:

La valutazione in termini di probabilità e di livello di conseguenze di un pericolo prendendo in considerazione la peggiore situazione possibile.

E dalla seguente definizione di pericolo:

La condizione, evento o circostanza che può portare o contribuire ad un evento indesiderato o imprevisto.

Si può assumere che i pericoli possono essere riconosciuti attraverso l'investigazione degli eventi/incidenti occorsi (con metodo reattivo) oppure in modo sistematico prima che il pericolo conduca ad un inconveniente (sicurezza proattiva e/o predittiva).

L'identificazione dei pericoli, quindi, è basata su una combinazione di metodi di acquisizione dati in termini reattivi, proattivi e predittivi. Ciò significa collezionare, registrare, analizzare, attivare e generare riscontri in relazione a pericoli e rischi ad essi associati, che possano influenzare la Safety. Si possono individuare le seguenti fasi da seguire nel processo di gestione dei rischi.

- **HAZARD IDENTIFICATION**

Identificazione sistematica degli hazard (pericoli) connessi alle operazioni

- **RISK ANALYSIS**

Valutazione delle conseguenze degli hazard e identificazione dei rischi connessi con stima della probabilità di avvenimento e della gravità del rischio

- **RISK ASSESSMENT**

Classificazione del rischio come da matrice del rischio e definizione delle azioni in base al posizionamento nella stessa.

In pratica il processo di gestione dei rischi comincia con una attenta identificazione dei pericoli strettamente legati all'organizzazione in tutti i suoi aspetti e prosegue con una dettagliata valutazione dei rischi associati a tali pericoli.

In generale un pericolo è qualcosa che avviene nel presente mentre il rischio associato è un potenziale e/o probabile risultato di ciò che avviene nel presente.

Va tenuto anche ben presente che ad un pericolo possono essere associate anche più conseguenze dannose a cui possono corrispondere diversi livelli di rischio.

Una volta identificato il livello del rischio si potranno implementare azioni correttive appropriate e/o misure di mitigazione per ridurre il livello di rischio al livello più basso possibile e accettabile.

Il processo di **identificazione dei pericoli** (Hazard Identification), sistematico e continuo, compete al Safety Manager.

I mezzi utilizzati per l'identificazione dei pericoli sono:

- l'analisi del Reporting,

- l'analisi degli audit,
- la sorveglianza: diretta, mediante check-list di Safety a campione o indiretta, da parte dei preposti delle singole unità organizzative su ogni processo produttivo il feedback dalla formazione, i risultati delle investigazioni.

Lo studio di identificazione dei pericoli viene documentato a mezzo di una tabella dove sono elencate tutte le attività o processi presi in considerazione e per ognuno di questi sono identificati i pericoli e le conseguenze possibili.

In questa tabella vengono riportati:

HAZARD LOG	
Tipo Hazard	Famiglia di appartenenza dell'Hazard: natural, technical, economic
Processo	Processo di riferimento
Responsabile del Processo	Responsabile del Processo
Fattori causali	Elenco delle cause che possono portare alla conseguenza
Conseguenze	Conseguenza legata all'hazard e alla causa
Severità generale	Massima severità possibile connessa alla conseguenza senza le azioni di mitigazione
Esistono procedure per la gestione del processo?	Si intendono sia procedure specifiche per la gestione del processo, ma anche per controllare i fattori causali. 1. esistono apposite procedure nel Regolamento di Scalo o del Manuale di Aeroporto? 2. esistono procedure specifiche presso i soggetti aeroportuali che forniscano evidenza dello svolgimento dell'attività nelle modalità operative corrette e in Safety? Tali procedure includono anche quelle di manutenzione dei veicoli.
Viene fatta specifica formazione sul processo?	Verifica dei training syllabus
Esistono procedure tecniche o tecnologie dedicate?	Il SM verifica che siano presenti procedure tecniche o istruzioni che indichino le modalità operative e di emergenza per l'utilizzo dei mezzi, delle attrezzature o degli impianti aeroportuali. Il SM registra anche l'utilizzo di specifiche tecnologie di supporto applicate ai fini di migliorare la Safety aeroportuale.
Evento accaduto ad Ancona	Ci si riferisce alla conseguenza dell'evento correlata alla causa.
Evento accaduto presso altri scali o nell'industria aeronautica	
Valutazione del rischio	In termini di probabilità e severità
Azioni di mitigazione in forza	Elencare le azioni per abbassare il livello di Safety risk
Safety risk residuale	In termini di probabilità e severità

Il processo di identificazione e classificazione dei pericoli, e conseguentemente la tabella di cui sopra, viene aggiornato ogni due anni, sia per la conferma dei contenuti già stabiliti, sia per il riconoscimento di nuove attività o processi dei quali identificarne i pericoli.

Per ottenere una **valutazione del rischio** completa, si combinano i termini severità e probabilità, tramutando il rischio in una combinazione alfanumerica priva delle implicazioni reali dell'evenienza allo studio.

Tale operazione è agevolata graficamente dall'uso della matrice di valutazione del rischio (figura seguente), che combinando la severità in ascissa e la frequenza in ordinata restituisce l'indice di rischio.

Matrice del Rischio

MATRICE DEL RISCHIO			SEVERITÀ				
			Catastrofico	Pericoloso	Maggiore	Minore	Trascurabile
			A	B	C	D	E
FREQUENZA	Frequente	5	5A	5B	5C	5D	5E
	Occasionale	4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto	3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbabile	2	2A	2B	2C	2D	2E
	Estremamente Improbabile	1	1A	1B	1C	1D	1E

Al fine di una corretta valutazione dei due termini del rischio, probabilità e severità, è fondamentale considerare le misure di difesa già in essere, insite o meno, dell'attività allo studio; queste di fatto sono barriere che intervengono attivamente o passivamente all'interruzione della consequenzialità di eventi che dal pericolo evolvono nella possibile conseguenza.

Stimato il rischio (associato alle conseguenze possibili di un pericolo) si valuta se sia accettabile o riconducibile ad una condizione ammissibile.

Per una più appropriata valutazione, è importante includere il personale e le professionalità in possesso della competenza e della esperienza necessarie in quanto la valutazione dipende in ugual modo dalle informazioni utilizzate e dalle conoscenze e competenze delle persone che la effettuano.

Nella matrice di valutazione, in base a dove il rischio stimato si collochi, ad esso risulta associato un indice che a priori è soggetto ad un criterio di accettabilità, come riassunto nella tabella che segue:

Valore del Rischio	Criterio Applicato
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inaccettabile
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Accettabile con mitigazione del rischio, necessità di ulteriore valutazione
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Accettabile

In seguito alla valutazione, un rischio potrà risultare:

1. **Inaccettabile:** è stato considerato che la conseguenza di un pericolo, nonostante le misure in uso, può manifestarsi con una probabilità e/o con dei danni che, al termine dello studio di valutazione del rischio, non possono essere accettati. In sede di studio non è possibile identificare azioni correttive praticabili a breve termine. Si devono allocare nuove risorse per ricondurre il rischio a livelli accettabili o sospendere l'attività/processo. In questo caso è compito del Safety Manager riportarne quanto prima all'Accountable Manager per le azioni di competenza (compresa l'eventuale sospensione della particolare attività/processo).
2. **Accettabile con mitigazione del rischio:** il rischio valutato è sostenibile, ma bisogna identificare metodi e strumenti che lo rendano tollerabile; di fatto l'adozione di queste misure di controllo deve incidere su probabilità e/o severità al punto che l'ulteriore valutazione del rischio per la particolare evenienza restituisca un indice di rischio accettabile. In questo caso il PH competente identifica, ove richiesto in collaborazione con il Safety Manager, azioni correttive che consentano di ricondurre il rischio a valori accettabili.
3. **Accettabile:** in questo caso lo studio di identificazione dei pericoli ed eventuali conseguenze, valutazione del rischio e gestione del rischio, ha mostrato che i rischi associati all'attività/processo in esame sono, nel rispetto delle condizioni attuali, accettabili.

Ultimato lo studio di Risk Assessment, il Safety Manager lo condivide con i Responsabili interessati, i quali devono implementare le azioni di mitigazione necessarie da mettere in atto; a seguito di tale condivisione e successiva ulteriore valutazione del Safety Manager, il rischio deve essere ricondotto alla definizione accettabile; nel caso in cui il risultato non fosse quello di accettabilità attesa, il Safety Manager suggerisce eventuali ulteriori azioni mitigatrici, finché l'ultima valutazione non evidenzia la condizione di accettabilità del rischio.

Le azioni correttive che rivestono carattere di urgenza vengono adottate dai Responsabili interessati ferma restando l'acquisizione a posteriori del parere del Safety Board.

Qualora ci sia un disallineamento tra le figure responsabili ed il Safety & Compliance Monitoring Manager, la decisione finale viene rimandata all'Accountable Manager.

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

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.6)

Il monitoraggio avviene attraverso la programmazione di Safety audit dedicati e in base alla regolare ricezione dei Ground Safety Report.

2.2.7 Monitoraggio degli indicatori di Safety

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.7)

Il Safety Performance Monitoring è il processo attraverso il quale i livelli di sicurezza delle operazioni airside vengono verificati in relazione agli obiettivi stabiliti nella Safety policy, ai rischi individuati e alle relative misure di mitigazione.

Tale processo si realizza attraverso lo svolgimento di audit dedicati ed in base alla regolare ricezione dei Ground Safety Report.

Per quanto riguarda gli obiettivi e gli indicatori di sicurezza generali e specifici si fa riferimento al paragrafo **2.2.2.1 Obiettivi e Indicatori di sicurezza**.

2.2.8 Reporting system

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.8)

Il Reporting System è uno dei pilastri del Safety Management System, cui contribuiscono tutti gli operatori aeroportuali attraverso la compilazione del Ground Safety Report (GSR).

Il modulo prevede la possibilità per chi effettua la segnalazione di ricevere un riscontro in merito alle azioni intraprese.

L'elaborazione e l'analisi dei dati consente al SMS di monitorare gli standard di sicurezza, identificare i pericoli e predisporre sistemi di mitigazione/eliminazione del rischio, avendo come obiettivo primario la prevenzione evitando chiaramente l'attribuzione di colpe e/o responsabilità.

Altamente incoraggiate sono le segnalazioni volontarie, accettabili sia in forma anonima che informale, anche di inconvenienti poco significativi.

Questi concorrono, insieme alle segnalazioni per cui è richiesta obbligatoriamente una segnalazione ad ENAC, a monitorare continuamente le prestazioni di sicurezza dell'organizzazione per identificare l'andamento della sicurezza.

Va sottolineato che un alto numero di dati a disposizione non è legato a bassi livelli di sicurezza, ma è indice di una capillare diffusione della cultura della Safety e del buon funzionamento del sistema di reporting che, mantenendo sotto controllo le performance di sicurezza, può individuare gli eventi che precedono gli inconvenienti gravi/incidenti e quindi attuare un'efficace politica di prevenzione.

Come già detto, le informazioni ricevute ed elaborate tramite **le segnalazioni** (ogni tipo di segnalazione) **non sono e non saranno utilizzate per ammonire o individuare colpe specifiche, ma solo ed esclusivamente per migliorare il livello generale di sicurezza.**

Indirizzo principale del Safety Manager, così come di tutti i vertici aziendali, è quello di incoraggiare la segnalazione degli inconvenienti effettivi o probabili favorendo una cultura aperta e giusta all'interno dell'azienda.

2.2.8.1 Modalità di trasmissione delle segnalazioni obbligatorie e volontarie

Le segnalazioni obbligatorie e volontarie avvengono attraverso la compilazione di un Ground Safety Report disponibile:

- via web al link dedicato <https://mrs-ancona.airportsafety.it/mrs-ancona/ap/LIPY/gsr.html>
- via telefono o messaggio whatsapp al numero 335 5642833
- via e-mail all'indirizzo di posta elettronica bernabeo@marcheairport.com

Il modulo è disponibile anche sul sito web www.marcheairport.com ed è possibile inviare segnalazioni anche in forma anonima.

Sono apprezzati considerazioni sulle possibili cause e suggerimenti del compilatore ai fini di mitigare il pericolo o di riportare l'anomalia nella norma.

Se in base ad una valutazione preliminare del SM la segnalazione ricevuta tramite GSR è congrua ovvero contiene degli elementi di hazard, viene attivata la logica di Risk Assessment con le eventuali convocazioni dei SAG, del Safety Board, del Safety Committee se del caso.

2.2.8.2 Tempistiche di segnalazione

Segnalazione **immediata** all'Ufficio Operativo di Scalo o alla Torre di Controllo di qualsiasi situazione che possa portare ad uno stato di allarme, emergenza, incidente aeronautico.

Segnalazione **entro 60 minuti** all'ANSV (06 82078207) e al sistema SMS di qualsiasi **incidente** o **inconveniente grave** che abbia comportato un danno (infortunio a persone, danno ad aeromobile, mezzi, infrastrutture) o che abbia pregiudicato la sicurezza delle operazioni.

La segnalazione avverrà utilizzando l'apposito modulo pubblicato sul sito www.ansv.it e secondo le modalità indicate mentre per l'invio al sistema SMS attraverso la compilazione di un Ground Safety Report.

In base al Regolamento (Ue) N. 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave»:

- mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo,
- volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno,

- decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale,
- casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti,
- eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio,
- avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente,
- malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,
- inabilità fisica dell'equipaggio in volo,
- quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,
- incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità,
- inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale,
- avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile,
- avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

Segnalazione **entro 72 ore** all'ENAC attraverso il Sistema ENAC MANDATORY OCCURRENCE di eventi, inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti.

L'elenco delle casistiche da segnalare è riportato nel Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018 consultabile al seguente link:

https://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_internazionale/Normativa_europea/Regolamenti/info-2110020044.html

Per i soggetti non in possesso di credenziali per l'accesso al sistema ENAC (eE-MOR), la segnalazione può essere inviata al Gestore attraverso l'invio di un Ground Safety Report al Safety Manager.

Il Safety Manager ha la responsabilità di trasmettere la segnalazione all'ENAC entro 72h dalla notifica.

Nei periodi di assenza o indisponibilità temporanea, il Safety Manager delega una delle figure responsabili alla trasmissione del rapporto tramite sistema e-EMOR.

Per quanto attiene ENAV le segnalazioni potranno avvenire secondo le modalità fissate nell'ambito dell'accordo Aerdorica / ENAV.

Per quanto attiene il CNVVF le segnalazioni potranno essere inoltrate al Safety manager che provvederà al successivo inserimento nel sistema e-EMOR.

In qualsiasi momento, è possibile inviare **segnalazioni volontarie** in quanto 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.

2.2.8.3 Modalità di trattamento e utilizzo dei dati del Reporting System

Aerdorica SpA si fa garante che le informazioni raccolte ed introdotte nel Reporting System non hanno scopo ed effetto la ricerca di responsabilità personale, ma esclusivamente quello di individuare eventuali carenze organizzative e della dinamica degli eventi segnalati, al fine di una efficace prevenzione.

I dati provenienti dal reporting System, eviscerati da ogni riferimento che possa identificare Enti/Società/Personae coinvolte, alimentano report periodici e statistiche che possono essere condivisi con Enti quali Assaeroporti, o similari. Allo stesso modo gli stessi dati saranno utilizzati negli incontri di formazione e aggiornamento del personale.

I dati faranno parte integrante del Report annuale di sintesi delle attività del Safety Management System contenente:

- statistiche degli eventi;
- evoluzione degli obiettivi di Safety;
- indagini su eventi occorsi e provvedimenti adottati;
- aggiornamenti e sviluppi del Safety Management System.

2.2.8.4 Analisi degli eventi aeronautici ed investigazioni

I dati raccolti vengono analizzati dal Safety Manager che provvederà, in casi specifici, ad effettuare un'indagine per approfondire cause, difetti, anomalie che hanno o avrebbero potuto portare ad un abbassamento dei livelli di Safety.

I dati contenuti nelle segnalazioni degli eventi saranno presi in considerazione per finalità statistiche e per il continuo mantenimento degli obiettivi ed indicatori della Safety.

2.2.8.5 Attività di pre-investigazione

Ai Capiscalo di Servizio è affidata (nel più breve tempo possibile da quando si è manifestato l'evento) la raccolta del maggior numero di evidenze oggettive relative all'evento occorso denominata fase di pre-investigazione. Tale attività viene considerata necessaria al fine di costituire la base di dati che dovrà essere processata dal Safety Manager come inizio del processo di investigazione nell'ottica della prevenzione delle problematiche di Safety.

Il Safety Manager, sulla base delle evidenze oggettive raccolte dal Caposcalo di Servizio effettua l'attività di investigazione avvalendosi, laddove necessario, della competenza di personale tecnico.

Check list evento occorso – a cura del caposcalo di servizio

CHECK LIST EVENTO OCCORSO	
data: _____	
a cura del caposcalo di servizio : _____	
compilazione del GSR	
intervista all'operatore ground coinvolto per la raccolta della dichiarazione	
intervista ai testimoni per la raccolta delle dichiarazioni	
intervista al tecnico di compagnia presente, al fine di raccogliere le prime informazioni/pareri sulla eventuale dinamica dell'evento	
fotografie del sito (area su cui è avvenuto l'evento dal punto di vista della segnaletica, infrastruttura)	
fotografia del mezzo/aeromobile coinvolto nel punto preciso del danneggiamento.	
bollettino meteo al momento dell'evento	

Check list evento occorso – a cura del Safety Manager

CHECK LIST EVENTO OCCORSO	
data: _____	
a cura del Safety manager : _____	
richiesta all'impresa/società coinvolta di tutta la documentazione che attesti la manutenzione del mezzo/attrezzatura coinvolta nell'evento	
richiesta, all'impresa/società coinvolta, di informazioni relative ai turni di lavoro degli operatori coinvolti (ore di lavoro al momento dell'evento, ultimo riposo fruito)	
effettuazione, in caso di evento potenzialmente rischioso, di un eventuale sopralluogo finalizzato all'attestazione di quanto riportato come criticità dal rapporto gsr.	
ricerca nel database dei gsr per verificare altri coinvolgimenti in eventi passati degli operatori	
ricerca nel database gsr per verificare se mezzi/attrezzature sono stati coinvolti anche in eventi passati (criticità in termini di ergonomia, funzioni, manutenzione, stato del mezzo, ecc.)	
controllo documentale inerente alla formazione ricevuta dagli operatori coinvolti.	
convocazione di eventuali riunioni specifiche nel caso l'evento non sia stato dichiarato dall'operatore per sensibilizzare i responsabili dell'impresa alla informazione/formazione ai propri operatori circa l'importanza delle segnalazioni e la gravità di un'omissione di segnalazione.	
redazione del rapporto di investigazione Safety Management System intervista all'operatore ground coinvolto per la raccolta della dichiarazione	

A conclusione della indagine il Safety Manager redige il rapporto di investigazione e lo invia al Responsabile/ Responsabili al fine di attivare l'applicazione delle azioni correttive/preventive e delle raccomandazioni raccolte.

2.2.9 Emergency Response Planning

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.9)

Le procedure relative alla gestione degli stati di pericolo in airside, sono contenute nel presente manuale nella Parte E Sezione 19.

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

- Almeno 1 full scale ogni due anni;

- Almeno 2 esercitazioni parziali all'anno per testare sia le procedure di post soccorso che quelle di soccorso.

Il Safety & Compliance 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.

2.2.10 Gestione del cambiamento

(AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.10)

Un pericolo all'interno di un'organizzazione si concretizza quando una modifica, sia essa relativa ad un processo o ad uno specifico lavoro, determina una variazione nei livelli di Safety del sistema: la presente procedura definisce quanto previsto per garantire che tutti i rischi derivanti da una modifica siano valutati e gestiti fino a raggiungere un livello di rischio accettabile.

Il **Change Management** è il processo formale che identifica i cambiamenti esterni ed interni che possono influenzare l'organizzazione del gestore ed il management, le infrastrutture e gli impianti, le procedure, le attrezzature, valutando i nuovi pericoli individuati e l'influenza che tali cambiamenti possono avere sull'efficacia delle strategie di mitigazione dei rischi esistenti.

I pericoli legati al cambiamento vengono gestiti attraverso un processo adeguatamente documentato, usufruendo degli esistenti processi di hazard identification, di risk assessment e di mitigazione propri dell'SMS.

E' necessario pertanto attivare una valutazione delle performance di Safety prima e dopo l'avvenuta implementazione del cambiamento, adeguando sistemi di controllo del rischio alla situazione che si verificherà a posteriori (es. mediante le Safety check-list per quanto attiene a variazioni operative).

Per quanto attiene i cambiamenti che generano non conformità ai requisiti della norma, Aerdorica SpA attiva inoltre la procedura di deviazione che consente al Gestore di giustificare la difformità, assicurando gli obiettivi di Safety prescritti, attraverso la richiesta di approvazione di una deroga permanente o provvisoria.

2.2.10.1 Campo di applicazione

(ADR.OR.B.040 – ADR.OR.D.005(B)(6))

Una valutazione di Change Management deve essere effettuata indicativamente ogni qualvolta si verificano cambiamenti che possano influire sulla Safety o sulla funzionalità del sistema.

In linea di principio, si applica a nei casi di:

- modifiche/emendamenti a normative nazionali ed internazionali;
- modifiche alla base di certificazione, o dei termini del certificato;
- introduzione di nuove attività aeroportuali di terzi o del gestore che abbiano un impatto sulla Safety;
- realizzazione o modifica di infrastrutture aeroportuali o di altri sistemi principali che abbiano un impatto sulla Safety;
- modifica significativa dell'assetto organizzativo di Società o di altri soggetti, incluso il Management System (rapidi sviluppi o contrazioni, acquisizioni, ristrutturazioni,);
- cambio dei soggetti coinvolti o relazioni tra essi;

- introduzione, sostituzione o aggiornamento di attrezzature con altre di tecnologia di livello differente;
- impatto sulle infrastrutture e operazioni per l'introduzione di nuovi aeromobili o modifiche a quelli attuali;
- implementazione o modifica di processi/procedure;
- stipula di nuovi contratti che abbiano un impatto sulla Safety;
- cambiamenti di personale chiave che incidono sul livello di esperienza o competenza del settore in oggetto;
- cambiamenti al livello di protezione dei servizi di soccorso e antincendio, come richiesto da ADR.OPS.B.010 (a) (1) (2), secondo accordo con i Vigili del Fuoco;
- definizione di Alternative Means of Compliance (ADR.OR.A.015) in caso di deviazione dagli standard AMC (Acceptable Means of Compliance).

I change of management che hanno impatto sui livelli di Safety delle operazioni ENAV sono disciplinati nell'accordo Aerdorica / ENAV – ALLEGATO 9 al quale si rimanda.

2.2.10.2 Tipologie e livelli di cambiamento

Di seguito vengono definite tre diverse tipologie di cambiamento:

Infrastrutturale: ogni attività che preveda una modifica alle infrastrutture/impianti che abbia impatto sulle operazioni airside.

Esempio: Modifiche alle infrastrutture/impianti di piste, piazzali, raccordi o interventi su segnaletica orizzontale/verticale ed AVL nell'area di movimento;

Organizzativo: 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.

Esempio: Variazione delle figure di certificazione o della struttura di certificazione.

Procedurale: 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.

Esempio: Modifiche alle procedure per la circolazione dei mezzi e degli aeromobili in airside o introduzione di una nuova procedura nel Manuale di Aeroporto o nel Regolamento di Scalo.

2.2.10.3 Descrizione del processo di cambiamento

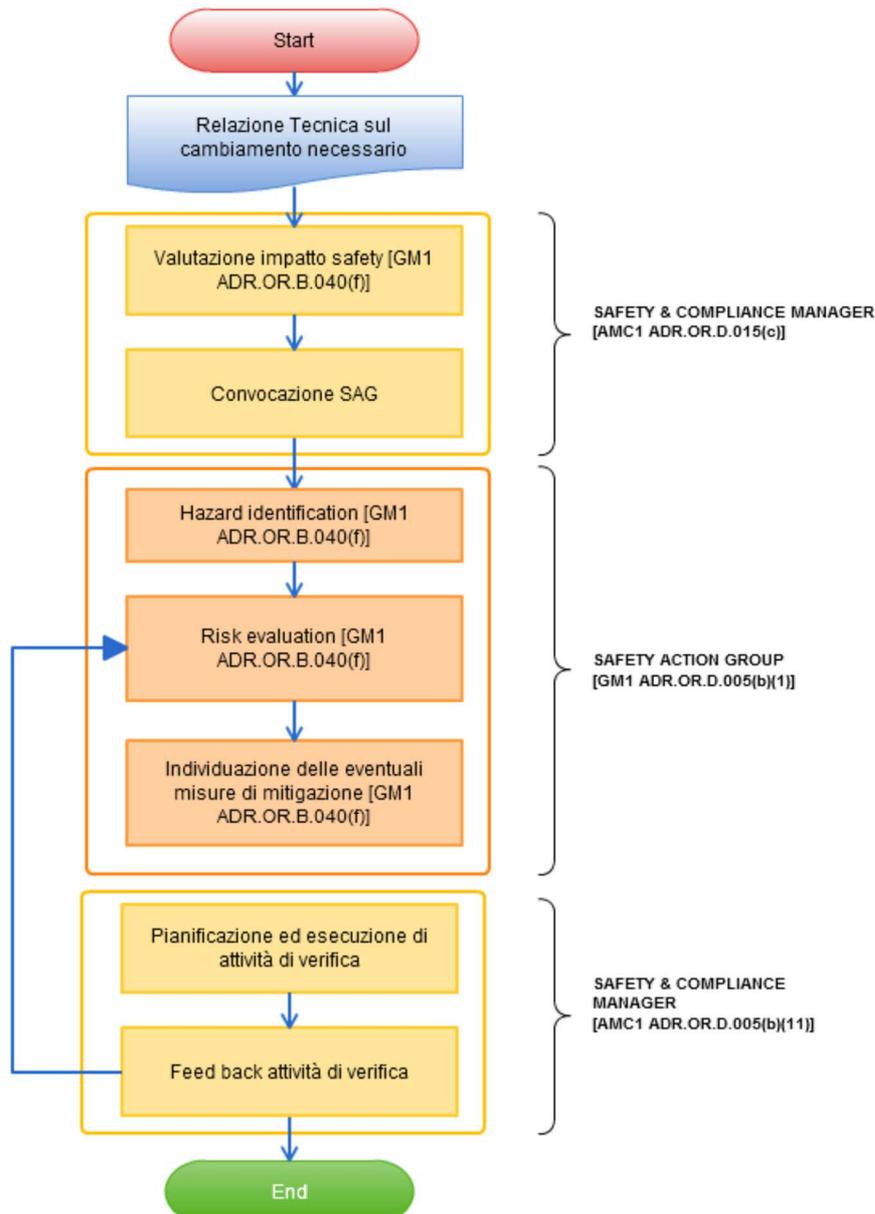
A livello generale il processo è articolato in 4 fasi :

1. Definizione e comunicazione del cambiamento;
2. Valutazione dell'impatto Safety del cambiamento e individuazione degli hazard e valutazione dei rischi connessi al cambiamento;
3. Individuazione e pianificazione delle eventuali azioni di mitigazione;
4. 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. Gli specifici compiti di tali figure sono di seguito descritti.

FIGURE	RUOLO
RESPONSABILE DEL CAMBIAMENTO	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	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 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	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).

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



2.2.10.4 Cambiamenti che necessitano di preventiva approvazione

Ogni modifica riguardante le condizioni del certificato, la sua base di certificazione e gli equipaggiamenti aeroportuali critici per la Safety, oppure che incida in modo significativo sugli elementi del Management System del Gestore deve essere preventivamente approvata da Enac.

I cambiamenti che richiedono preventiva autorizzazione riguardano:

- a) Utilizzo di Alternative Means of Compliance come da ADR.OR.A.015;
- b) Variazione della struttura di certificazione della società di gestione e/o di compiti e responsabilità delle figure di certificazione;

- c) Modifiche alla base di certificazione o ai termini del certificato, come richiesto dalle modifiche ADR.OR.B.040 (a) (1);
- d) Interventi di natura progettuale che afferiscono 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;
- e) Modifiche che influenzano in modo significativo gli elementi del Management system come da ADR.OR.B.040 (a) (2);
- f) Modifiche al livello di protezione dei servizi di soccorso e di antincendio come richiesto da ADR.OPS.B.010 (a)(1)2);
- g) Modifiche alle procedure di bassa visibilità come richiesto da ADR.OPS.B.045 (b);
- h) Modifiche alle procedure che consentono l'utilizzo dell'aeroporto ad aeromobili di codice superiore come da ADR.OPS.B.090 (a).

L'autorità competente può, inoltre, richiedere l'approvazione preventiva per modificare eventuali ostacoli, sviluppi e altre attività all'interno delle aree monitorate dall'operatore di aeroporti conformemente a ADR.OPS.B.075, che possono mettere in pericolo la sicurezza e pregiudicare l'esercizio di un aeroporto, come richiesto da ADR.AR.C.005 (e).

Il Gestore inoltra ad Enac una domanda di valutazione corredata da documentazione contenente la descrizione della proposta di modifica, in cui si distinguono i seguenti punti:

- le condizioni del certificato, e/o gli elementi alla base di certificazione e/o le attrezzature aeroportuali critiche per la Safety e/o il sistema di gestione del gestore aeroportuale (come richiesto dalla ADR.OR.D.005(b)), e le parti del manuale dell'aeroporto, che sono interessate dal cambiamento, tra cui disegni di progettazione dettagliati, rilevanti e appropriati;
- le certification specifications con le quali si è progettato di realizzare la modifica proposta, comprese le specifiche di certificazione per le quali si propone di dimostrare la conformità in maniera diversa, allo scopo di dimostrare un livello di sicurezza equivalente (per questi casi si vedano AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1),(2),(3),(4), paragrafo (c)(1));
- i requisiti della parte ADR.OR e ADR.OPS ed eventuali altri requisiti applicabili che devono essere rispettati a seguito della modifica proposta, compreso il modo in cui la conformità deve essere dimostrata; e
- il Safety assessment di cui alla ADR.OR.B.040(f).

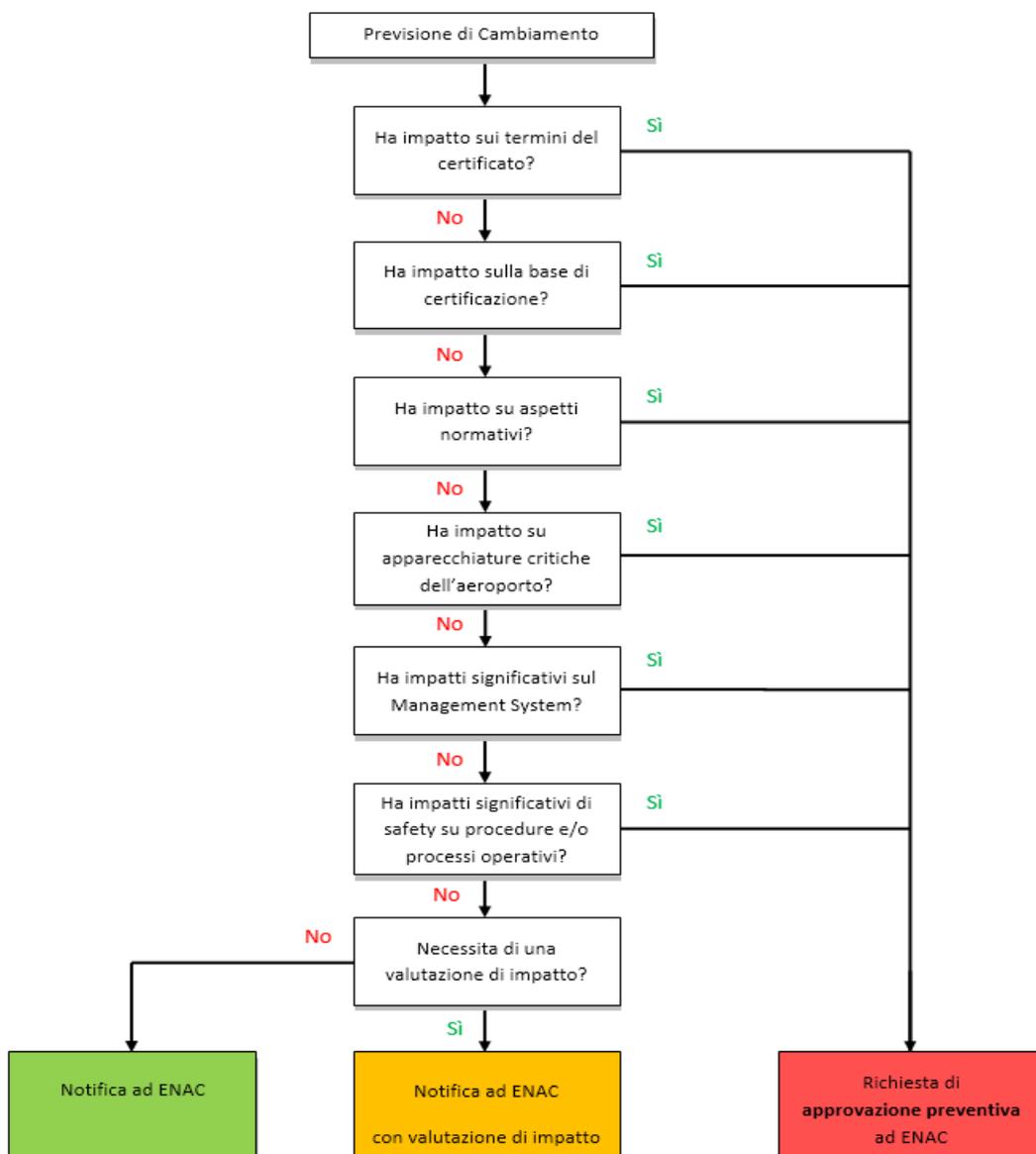
La domanda di valutazione deve essere presentata prima che avvenga qualsiasi cambiamento, al fine di dimostrare ad Enac la continua conformità al Regolamento (CE) n 216/2008 e delle sue I.R. e di modificare, se necessario, il certificato e i termini correlati del certificato allegati ad esso.

Il Safety assessment viene condotto anteriormente al cambiamento in modo tale da garantire le prestazioni di Safety sin dal momento della sua implementazione, in accordo con ADR.OR.D.050(b)(6)(ii).

La variazione deve essere attuata solo al ricevimento di approvazione formale da parte dell'Autorità Competente in conformità con ADR.AR.C.040 (Changes), mentre durante le modifiche il gestore dell'aeroporto deve operare nelle condizioni approvate dall'Autorità Competente.

Le modifiche che non richiedano approvazione preventiva devono essere gestite e notificate ad ENAC come definito nella presente procedura, approvata da ENAC stesso in conformità con ADR.AR.C.035(h).

Di seguito un diagramma a blocchi che riassume le valutazioni per determinare il livello di cambiamento oggetto di valutazione preliminare.



2.2.11 Safety promotion

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.2.11)

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.

La Safety Promotion è composta da due elementi principali:

- Comunicazione;
- Formazione.

Comunicazione

L'efficacia della comunicazione, a tutti i livelli gerarchici e organizzativi, con tutti e fra tutti gli Operatori aeroportuali, è essenziale affinché ognuno si senta coinvolto e responsabilizzato in prima persona nel perseguimento della sicurezza complessiva delle operazioni.

In occasione degli incontri del Safety Committee viene dato feedback dei GSR che maggiormente offrano l'occasione di apprendere lezioni utili ad impedire il verificarsi di eventi (processo di lesson learning).

Annualmente, inoltre, viene presentato il Report di sintesi delle attività del SMS, che contiene:

- statistiche degli eventi
- tendenze e sviluppi degli obiettivi di Safety
- eventi su cui è stata svolta un'indagine da parte del SMS e provvedimenti adottati
- aggiornamenti e sviluppi del SMS
- follow-up dalle attività ordinarie generate dal SMS.

Formazione

Per i contenuti minimi ed i livelli di formazione in materia di Safety si rimanda alla Sezione 3 .

Emissione di Safety notice

I Safety notice possono agire in correzione ad eventi accaduti (ovvero reattivamente) oppure elaborati in modo da fornire un messaggio positivo circa comportamenti, a seguito di eventi, che hanno contribuito ad evitare un incidente/inconveniente.

Hanno anche la funzione di spiegare le ragioni dell'introduzione di nuove procedure o dei loro cambiamenti.

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.

2.2.12 Emissione di Report di sintesi

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.2.12)

Ogni anno il Safety Manager redige apposito rapporto di riesame di sistema riportando tutte le attività svolte dal Safety Management System e specificatamente le informazioni seguenti:

- ➔ Scopo del documento
- ➔ Organizzazione del Safety management system presso lo scalo
- ➔ Il grado di raggiungimento degli obiettivi fissati
- ➔ Le attività eseguite:
 - Safety committee
 - Safety board,
 - Report di Safety
 - Investigazioni effettuate
 - Formazione eseguita
 - Safety notice pubblicati
 - Sorveglianza effettuata
 - Eventuale aggiornamento normativo di settore e azioni necessarie
 - Ipotesi di miglioramento.

Il Riesame del Sistema viene firmato dal Safety Manager e presentato al Safety Board per approvazione.

2.3 COMPLIANCE MONITORING SYSTEM

(AMC3 ADR.OR.E.005 -2.3)

Il processo di monitoraggio ha per oggetto il controllo periodico del mantenimento della conformità a quanto dichiarato negli Operations & Organization Requirement 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 delle Marche.

Gestisce, in coordinamento con i Manager Responsabili, i rilievi e i relativi follow-up delle visite di sorveglianza a cura del Team della Direzione Operazioni Enac.

2.3.1 Riferimenti Normativi del Compliance Monitoring

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

- Regolamento CE 216/2008;
- 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 Definizioni e Acronimi

<i>Azione Correttiva</i>	Azione volta a rimuovere o a mitigare sensibilmente le cause che hanno generato una non conformità.
<i>Azione Preventiva</i>	Azione volta a rimuovere le cause di una potenziale non conformità.
<i>Azione di Contenimento</i>	Azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata.
<i>Check List</i>	Sequenza di verifiche avente lo scopo di analizzare un processo mediante esame della documentazione, osservazione diretta delle operazioni e interviste agli operatori.
<i>Follow Up</i>	Verifica di efficacia di un'azione correttiva/di mitigazione.
<i>Process Owner</i>	Responsabile del Processo oggetto di verifica. Nel caso di un processo interno al Gestore Aeroportuale il Process Owner si identifica nel post Holder dell'area interessata.
<i>Root Cause</i>	causa radice di un evento/non conformità. E' individuata tramite un'analisi metodologica (Root cause Analysis) dei processi a monte dell'evento/non conformità.

2.3.3 Attività del Compliance Monitoring System

Le principali attività riguardano:

- Verificare che tutte le procedure siano conformi alle normative applicabili e secondo gli standard di Safety previsti;
- Verificare che tutte le attività che hanno influenza sulla sicurezza siano svolte secondo le procedure in vigore;
- Coordinarsi con il Safety Management System per la verifica che le procedure siano adeguate a raggiungere gli obiettivi di sicurezza prefissati;
- Coordinarsi con il Safety Management System nell'individuare eventuali aree di debolezza, di rischio e di miglioramento;
- Verificare la conformità del training che ha impatto sulla Safety aeroportuale erogata ai soggetti aeroportuali;
- Verificare la 'Organization and Operations Requirements basis' e la 'Certification Basis'.
- 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 e delle azioni di mitigazione derivanti dalle attività di verifica del compliance monitoring e dalle attività di Investigation e Risk & Change Management;
- Controllare il mantenimento della conformità normativa:

- Del Certificato di Aeroporto;
- Dei Manuali, procedure e, più in generale, la presenza delle evidenze oggettive relative alle attività svolte in ottemperanza al Regolamento;
- Dei requisiti di addestramento previsti;

Il processo di Compliance Monitoring si avvale dei seguenti strumenti:

- Audit;
- Ispezioni;
- Gestione delle Non Conformità e Follow Up.

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

2.3.4 Organizzazione del Compliance Monitoring System

La responsabilità del Compliance Monitoring System è affidata al Safety & Compliance Monitoring Manager che si avvale di un Safety & Compliance Support.

L'attività di Compliance Monitoring Management avviene attraverso:

- la gestione del processo di Compliance Monitoring in ottemperanza al Regolamento 139/2014;
- il coordinamento dei Compliance Safety Action Group;
- la gestione, in coordinamento con i Process Owner, dei rilievi e dei follow-up relativi al processo di Audit;
- la gestione, in coordinamento con i Manager Responsabili, dei rilievi del Team di certificazione della Direzione Operazioni ENAC;
- la verifica di rispondenza del MdA e delle sue modifiche ai regolamenti vigenti (così come descritto nella Parte A del MdA e nella Parte B in riferimento al processo di Change Management);
- l'individuazione e la proposta al Safety & Compliance Monitoring Manager degli interventi di formazione del personale sulla gestione della Compliance;
- contribuisce per gli aspetti di Compliance all'analisi del piano e delle procedure di emergenza per incidente aereo in coordinamento con gli Enti preposti.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager è qualificato per eseguire in autonomia (team leader) attività di verifica interne ed esterne.

2.3.5 Requisiti di neutralità degli auditor

Gli auditor del Compliance Monitoring System verificano processi e relativa documentazione di cui non sono responsabili.

Il controllo delle procedure del Safety Management System e degli audit svolti dal Compliance Monitoring System viene garantito da:

1. Un audit annuale svolto da internal auditor della Società Aerdorica S.p.A. che si avvale di figure adeguatamente formate;

2. Un assessment triennale svolto da organo internazionale accreditato.

Il primo audit è a garanzia per l'Accountable Manager che il sistema di Compliance conforma ai dettami della normativa applicabile oggetto di certificazione.

Il secondo è a garanzia per l'Accountable Manager che l'oggetto del monitoraggio sia allineato alle *best practices* internazionali nell'ottica del miglioramento continuo del sistema di gestione aeroportuale.

2.3.6 Accesso

Gli auditor del Compliance Monitoring System hanno accesso a:

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

Analogamente hanno accesso a tutte le aree delle organizzazioni operanti in airside incluse compagnie aeree, appaltatori e subappaltatori.

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.

2.3.7 Audit e ispezioni

L'audit è una verifica programmata, indipendente e sistematica delle operazioni, composta da osservazione diretta dei processi, esame della documentazione e interviste agli operatori, atta a:

- verificare che tutte le attività che hanno influenza sulla sicurezza 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.

Le ispezioni consistono in verifiche non programmate delle operazioni, condotte con le stesse tecniche degli audit, allo scopo del monitoraggio continuo della sicurezza.

2.3.8 Programma base di Audit e di Compliance

Il programma di Audit e di Compliance viene stabilito dal Safety & Compliance Monitoring Manager ed è sottoposto ad approvazione da parte del Safety Board e dall'ENAC.

Il Programma può essere implementato nel corso dell'anno su richiesta dei Manager Responsabili, del Safety Board, dell'Accountable Manager o dal Safety Manager, tenendo in considerazione i GSR ricevuti e gli esiti degli audit già effettuati.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager garantisce una prima verifica di tutti i processi di cui alla matrice seguente entro 12 mesi dalla conversione del Certificato di Aeroporto.

Successivamente la frequenza avviene su base triennale. 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). Aree di importanza per la supervisione della conformità includono:

ASPETTI GENERALI

1. Management System del Gestore comprendendo il Change Management
2. Training
3. Caratteristiche fisiche come definito nella base di certificazione
4. Specifica del certificato di aeroporto
5. Manuale di Aeroporto
6. Distribuzione della documentazione e dei processi di controllo degli aggiornamenti
7. Gestione della distribuzione della documentazione
8. Processi /attività attinenti alla Safety e affidate dal Gestore a terzi

PROCEDURE OPERATIVE E PROCESSI

1. emissione NOTAM
2. accesso in airside
3. ispezioni di routine
4. ispezioni straordinarie
5. ispezioni settimanali
6. ispezioni recinzione
7. misurazione coefficiente di aderenza in pista
8. rilievo condizioni superficiali pista
9. accesso in area di manovra
10. overload operations
11. controllo dei lavori
12. gestione AMS
13. prevenzione jet blast
14. rifornimento carburante
15. pulizia area di movimento
16. piano controllo wildlife
17. monitoraggio ostacoli
18. piano di emergenza aeroportuale
19. salvataggio e soccorso antincendio
20. rimozione aeromobili in avaria
21. disponibilità JETA1
22. LVP (low visibility procedures)
23. deicing
24. piano neve
25. condizioni meteo avverse (AWO)
26. operazioni notturne
27. protezione aiuti navigazione
28. prevenzione incendi
29. segnalazione eventi

2.3.9 Metodologia per la conduzione degli audit

L'audit è condotto dal Safety & Compliance Monitoring Manager che nell'espletare tale funzione garantirà:

- un comportamento etico: il fondamento della professionalità;
- l'obbligo di riportare fedelmente e con precisione le risultanze;
- approccio basato sulle evidenze.

L'audit si articola come segue:

- Oggetto degli audit
- Funzione auditata
- Campo di applicazione
- Obiettivi
- Riferimenti applicabili (check-list)
- L'orario indicativo di effettuazione
- Le persone/funzioni da intervistare
- I luoghi da verificare
- I supporti logistici necessari

Al termine di ogni audit è previsto un momento di debriefing e l'invio di un successivo verbale sui risultati dell'audit stesso, sulle non conformità riscontrate, sulle azioni correttive, sui tempi di attuazione e sulle evidenze da fornire a chiusura delle azioni.

Nel caso in cui i termini di rientro della non conformità non possano essere rispettati, il manager della funzione auditata può richiedere una proroga supportando la richiesta con adeguata motivazione.

Per garantire l'individuazione delle mancate rispondenze alle normative/standard, il Safety Manager potrà essere supportato da un soggetto amministrativo per la parte documentale ed uno tecnico per la parte pratico-operativa.

2.3.10 Gestione rilievi e verifica attuazione azioni correttive

L'esito dell'audit, che può comprendere non conformità (finding) e osservazioni, sarà trasmesso alle Società/Enti e Servizi aziendali sottoposti all'audit anche in caso di assenza di rilievi.

I finding sono classificati in tre livelli :

Livello 1 : indica un'anomalia/non conformità grave, tale da richiedere un'immediata azione di rientro

Livello 2 : indica una non conformità importante, che implica una celere azione di rientro

Livello 3 : indica una non conformità minore, a cui deve essere posto rimedio con azioni di rientro pianificabili

e prevedono l'attuazione di azioni correttive in tempi definiti e concordati in base alla gravità del finding e al tempo necessario per l'implementazione delle azioni correttive stesse, mentre le observations non rilevano non conformità, ma suggerimenti e stimoli per il miglioramento di processi e procedure.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager registra in apposito documento tutte le NC aperte in sede di Audit al fine di monitorare e verificare la chiusura delle azioni. Si considerano segnalazioni di NC anche le comunicazioni inviate via e-mail o via posta per segnalare il mancato rispetto di un requisito di Safety.

La chiusura delle NC, tramite l'attivazione di un'azione correttiva o preventiva deve essere comunicata al Safety & Compliance Monitoring Manager che la verificherà in sede di audit.

Il Safety & Compliance Monitoring Manager monitora l'effettiva chiusura delle NC aperte, registrate nel file "riassunto rilievi" e segnala al soggetto interessato l'eventuale mancata chiusura nei tempi previsti. La verifica dell'efficacia delle azioni correttive chiuse avviene in sede di Audit programmato o di Follow-up dedicato.

2.3.11 Mantenimento delle registrazioni

Per la conservazione dei documenti, si rimanda alla Sezione **2.2.4**.

2.4 GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI

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

Aerdorica SpA 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**.

2.5 PROCEDURE DI RIPORTO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE

Riferimento al Manuale SMS Parte B Sezione **2.2.8**.

2.6 CONSUMO DI ALCOOL, DROGHE E MEDICINALI

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

Ai sensi della normativa vigente, Aerdorica Spa stabilisce che sono espressamente vietati durante l'orario di servizio la somministrazione e l'assunzione di sostanze alcoliche, l'uso di droghe e l'assunzione di medicinali che possono influire negativamente sulle capacità psico-fisiche degli operatori in modo tale da compromettere la sicurezza delle operazioni aeroportuali oltre a quella personale.

E' vietato a chiunque di intraprendere le attività operative se non in condizioni psico-fisiche adeguate.

Al fine di ottemperare a quanto disposto, tutti i soggetti operanti in airside devono adottare proprie procedure con le quali vietare al proprio personale – ivi compreso il personale di eventuali subappaltatori o fornitori - l'espletamento delle attività lavorative sotto l'effetto delle suddette sostanze, nonché il loro consumo durante le ore di servizio in aeroporto.

Ferme restando le responsabilità di ciascuna organizzazione al rispetto della normativa nazionale vigente in materia, Aerdorica verifica che i sopracitati soggetti emanino e applichino proprie procedure in conformità a quanto previsto dal Reg. (UE) n.139/2014 - ADR.OR.C.045 e alla presente procedura e, in particolare, che provvedano ad informare il proprio personale sul divieto d'uso di alcol, droghe e medicinali che possono influire negativamente sulle loro capacità psico-fisiche e sui rischi ad essi associati; in tal senso, Aerdorica attiva un controllo preliminare anche tramite un audit di compliance.

Ad ogni operatore, all'atto del rilascio di un tesserino di ingresso in aeroporto per le aree airside, viene richiesta la sottoscrizione di una liberatoria nella quale dichiara di non fare uso di alcol, droghe o medicinali che possono aver effetto sulle sue capacità psico-fisiche durante il proprio turno di lavoro.

In caso di affidamento a Società o a soggetti terzi di attività che prevedano l'ingresso in airside, il committente deve prevedere una clausola che richiami al rispetto della procedura in oggetto, riportata

chiaramente nel contratto; va infatti considerato che, sia a tutela della Safety aeroportuale che a tutela dell'incolumità e della salute dei lavoratori e di terzi, nessun lavoratore in stato confusionale e/o con difficoltà psico-motorie occasionali, pertanto non dovute a diverse abilità già note, può continuare l'espletamento delle mansioni allo stesso affidate.

Ogni qualvolta un operatore abbia il sospetto che altro personale stia operando sotto l'effetto di alcol, droghe o medicinali che ne abbiano alterato le condizioni psico-fisiche, dovrà comunicarlo tempestivamente al responsabile del soggetto o, se appartenente ad altra Società, al Gestore che, a sua volta, è tenuto ad informare il Preposto aziendale per l'attivazione delle procedure interne; queste dovranno prevedere il tempestivo intervento e, in caso di riscontro positivo, l'allontanamento immediato del soggetto dall'attività a rischio.

Nel caso in cui un lavoratore dovesse rendersi conto di non riuscire a mantenere l'astinenza da alcol sul posto di lavoro, è necessario parlarne immediatamente con il medico aziendale o con il medico di base.

2.7.1 Ricezione Safety directives

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

Il Safety Management System darà diffusione ai componenti del Safety Committee delle *Safety Directives* comunicate dall'autorità ENAC o *Safety Recommendation* comunicate da altre autorità investigative anche al fine di favorirne il veloce recepimento.

2.7.2 Reazione a problematiche di Safety che richiedano azioni immediate

L'aeroporto potrebbe presentare una condizione di contingency operativa inaspettata che determini ricadute di Safety per le quali necessitino azioni immediate.

Di seguito si riassume il flusso di comunicazioni e attività destinate alla risoluzione di problematiche di Safety impreviste, in termini generali.

- Chiunque, nell'ambito delle proprie attività in airside, venga a conoscenza di una situazione che possa determinare ricadute di Safety, avvisa immediatamente il proprio responsabile o, in sua assenza, il Caposcalo di Servizio (ufficio operativo di scalo in orario notturno), dettagliando il contesto e la condizione che riscontra.
- il Caposcalo (o l'impiegato dell'ufficio operativo di scalo, durante l'orario notturno) valuta se l'evento può essere gestito con le procedure già in essere e illustrate in dettaglio nel presente Manuale - Parte E; in caso contrario:
 - a) valuta se le operazioni debbano essere sospese e, se in area di manovra ed in relazione all'ordinato movimento degli aa/mm al suolo, ne informa la TWR;
 - b) informa immediatamente il Responsabile competente per il necessario coordinamento ai fini di una eventuale temporanea inagibilità di una infrastruttura di volo o fuori uso di un sistema ad essa afferente;
 - c) se necessario emette un NOTAM con le informazioni necessarie stimando l'ora ipotizzata per il ripristino della regolare attività.

2.7.3 Raccomandazioni di Safety emanate da ANSV

Poiché le raccomandazioni di ANSV vengono veicolate verso il Gestore per il tramite di Enac, si fa riferimento a quanto espresso al paragrafo **2.7.1**.

2.8 REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI

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

Si definiscono le modalità per la registrazione ed il controllo dei dati relativi ai movimenti degli aeromobili in arrivo, in transito e in partenza nel sistema GIADA/AOS NICE allo scopo di ottenere un dato attendibile, anche per le finalità statistiche e di fatturazione.

Le attrezzature impiegate per le registrazioni sono sistemi informatici collegati alla “rete” aziendale GIADA/AOS NICE e sistemi operativi DCS I-PORT, SABRE e ALTEA.

2.8.1 Compiti e responsabilità

Ufficio Operativo di Scalo:

- Voli di aviazione commerciale
 1. inserisce la matrice nel sistema Giada / AOS NICE in tutti i suoi campi;
 2. dopo il decollo del volo, contabilizza i servizi resi attraverso l’inserimento degli stessi nel sistema;
 3. stampa la DUV da allegare alla documentazione relativa ad ogni volo;
 4. archivia tutta la documentazione cartacea.
- Voli di aviazione generale
 1. inserisce la matrice nel sistema Giada / AOS NICE in tutti i suoi campi;
 2. dopo il decollo del volo, contabilizza i servizi resi attraverso l’inserimento degli stessi nel sistema;
 3. valorizza la nota di assistenza e incassa dal cliente il corrispettivo dovuto;
 4. stampa la DUV da allegare alla documentazione relativa ad ogni volo;
 5. archivia tutta la documentazione cartacea.

Capo scalo di servizio

- controlla la correttezza dei dati inseriti nel sistema AOS NICE dall’Ufficio Operativo di Scalo;
- in caso di inesattezze, provvede alla loro regolarizzazione;
- certifica i dati.

Ufficio Statistiche

- invia con cadenza semestrale al Comando Provinciale dei VVF (a mezzo posta certificata: com.ancona@cert.vigilfuoco.it) i dati statistici utili per dimensionare la categoria antincendio dello scalo.

I documenti cartacei vengono conservati in archivio per un anno.