




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


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

SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto (*Management System*)

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

INDICE

| | |
|--|----|
| PARTE B – SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE DELL’AEROPORTO | 4 |
| • 2 RESPONSABILITA' E ORGANIZZAZIONE | 4 |
| • 2.1 ORGANIZZAZIONE AZIENDALE | 5 |
| 2.1.1 Ruoli e responsabilità dell’organizzazione di certificazione..... | 6 |
| 2.1.2 Procedure per assicurare una supervisione continua in assenza dei responsabili titolari | 15 |
| 2.1.3 I Comitati aeroportuali..... | 16 |
| • 2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM..... | 20 |
| 2.2.1 Finalità del Safety Management System..... | 20 |
| 2.2.2 Safety Policy e obiettivi..... | 20 |
| 2.2.3 Responsabilità e organizzazione della Safety..... | 24 |
| Completano il quadro della configurazione organizzativa deputata al presidio della safety aeroportuale, il Safety Board e i comitati che prevedono il coinvolgimento di soggetti ed Enti operanti in aeroporto: il Safety Committe ed il Local Runaway Safety Team. | 25 |
| 2.2.4 Controllo documentale | 25 |
| 2.2.5 Safety Risk Management..... | 28 |
| 2.2.6 Monitoraggio dell’implementazione e dell’efficacia delle azioni di safety e delle misure di mitigazione del rischio..... | 37 |
| 2.2.7 Monitoraggio delle safety performance | 40 |
| 2.2.8 Safety Reporting | 43 |
| 2.2.9 Emergency Response Planning..... | 53 |
| 2.2.10 Gestione dei cambiamenti | 54 |
| 2.2.11 Safety promotion | 59 |
| 2.2.12 Rapporti e analisi del Safety Management System, integrazione e complementarietà tra Safety Performance Monitoring e Compliance Monitoring | 60 |
| • 2.3 COMPLIANCE MONITORING | 62 |
| 2.3.1 Premesse | 62 |
| 2.3.2 Attività del Compliance Monitoring..... | 64 |
| 2.3.3 Organizzazione della Compliance Monitoring..... | 65 |
| 2.3.4 Programma di Monitoraggio della Compliance..... | 65 |
| 2.3.5 Miglioramento Continuo | 73 |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | |
|--|----|
| 2.3.6 Registrazioni | 74 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2.4 SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI, DELL'ATTIVITA' DI FORNITURA DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE E RELATIVE PROCEDURE, INCLUSE QUELLE CORRELATE AGLI OBIETTIVI DI SAFETY E SECURITY DEI DATI..... | 75 |
| 2.4.1 Premessa | 75 |
| 2.4.2 Politica ed Obiettivi per la Qualità dei Dati Aeronautici | 75 |
| 2.4.3 Responsabilità | 76 |
| 2.4.4 Garanzie dei requisiti relativi alla qualità dei dati | 76 |
| 2.4.5 Data Security | 77 |
| 2.4.6 Conservazione e gestione dei dati | 77 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2.5 SEGNALE AD ENAC DEGLI EVENTI AERONAUTICI | 79 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2.6 PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOOL, DROGHE E MEDICINALI | 80 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2.7 RICEZIONE SAFETY DIRECTIVES | 81 |
| 2.7.1 Direttiva di Safety emanata da ENAC..... | 81 |
| 2.7.2 Reazione a problematiche di safety che richiedano azioni immediate | 81 |
| 2.7.3 Raccomandazioni di safety emanate da ANSV | 82 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2.8 REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI | 83 |


Allegati:

APPENDICE A2.B.2 - “Ground Safety Report”

APPENDICE 3.B.2 - “Safety Report Form”

APPENDICE 4.B.2 “Intervista Operatore”

APPENDICE 5.B.2 “Change Notification Document”

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

PARTE B – SEZIONE 2 – IL SISTEMA DI GESTIONE DELL’AEROPORTO

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – B)

2 RESPONSABILITA’ E ORGANIZZAZIONE

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – B)

Aeroporti di Puglia S.p.A. (ADP), in qualità di Gestore, è responsabile delle infrastrutture, degli equipaggiamenti e delle operazioni dell’aeroporto di Bari in conformità:

- 1) al Regolamento (CE) n. 216/2008 e alle sue norme attuative;
- 2) alle specifiche del proprio Certificato d’aeroporto;
- 3) al contenuto del Manuale dell’aeroporto;
- 4) al Regolamento di Scalo.


La fornitura di servizi di navigazione aerea appropriata al livello del traffico e alle condizioni operative dell’aeroporto, in conformità ai requisiti applicabili, è garantita da ENAV che si coordina con ADP in applicazione all’apposito accordo sottoscritto fra le due parti.

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, è garantita dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco che, anche in questo caso, si coordina con ADP in applicazione al relativo accordo sottoscritto fra le due parti.

Il Gestore aeroportuale si coordina con l’Autorità competente al fine di assicurare che le informazioni inerenti la sicurezza degli aeromobili siano descritte nel Manuale dell’aeroporto e siano pubblicate, ove opportuno.

Tali informazioni includono:

- 1) le esenzioni o le deroghe concesse rispetto ai requisiti applicabili;
- 2) le disposizioni per le quali un livello equivalente di sicurezza sia accettato dall’Autorità competente come parte della Base di Certificazione;
- 3) i provvedimenti in caso di condizioni particolari e limitazioni relative all’utilizzo dell’aeroporto.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.1 ORGANIZZAZIONE AZIENDALE

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – 2.1)

Allo scopo di garantire la conformità i requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008 e delle corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. (UE) 139/2014, Aeroporti di Puglia ha strutturato la seguente organizzazione:

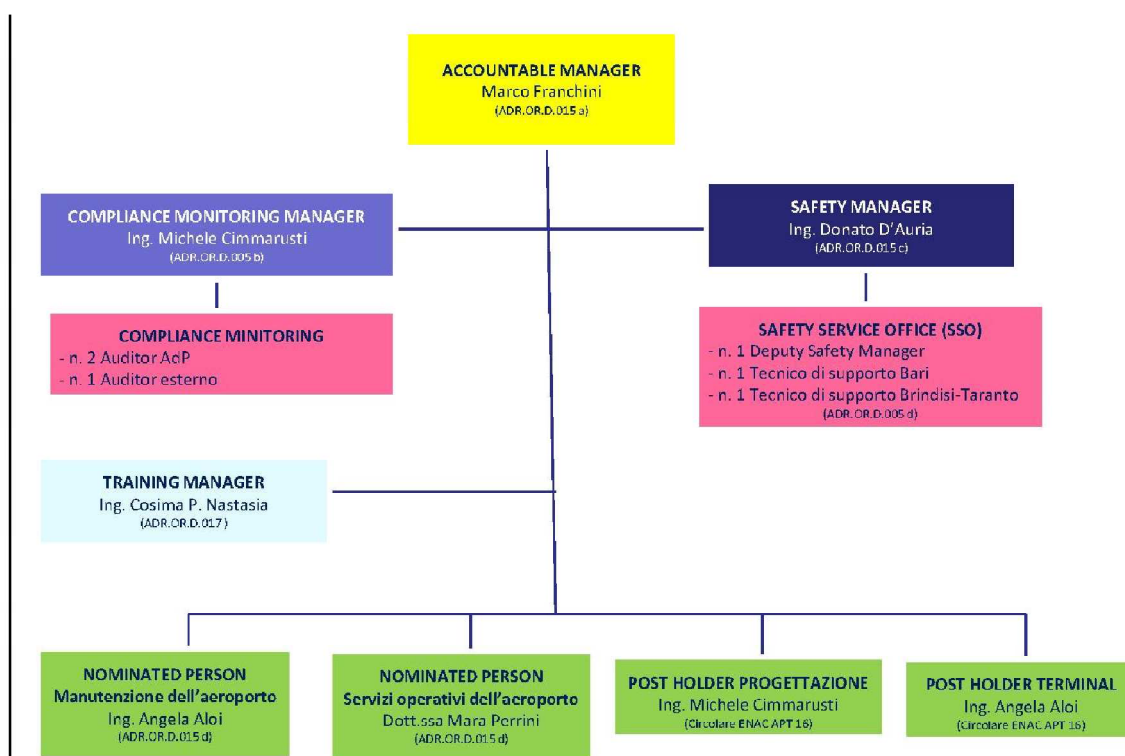



Fig. 2.1 – Organigramma di certificazione conforme al Reg. (UE) 139/2014

All'apice dell'organigramma vi è l'Accountable Manager che dispone dei poteri di spesa necessari ad ottemperare alle proprie responsabilità e alle richieste, quando condivise, del proprio personale.

Pur non richiesti dal Reg. (UE) 139/2014, per garantire il presidio di tutte le aree a garanzia del mantenimento dei requisiti di certificazione, Aeroporti di Puglia ha mantenuto le figure del Post Holder Progettazione e del Post Holder Terminal, di cui alla Circolare ENAC Apt 16 del 3.07.07. I ruoli del Nominated Person Servizi operativi e del Nominated Person Manutenzione sono stati assunti rispettivamente dal Post Holder Movimento e dal Post Holder Manutenzione.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.1.1 Ruoli e responsabilità dell’organizzazione di certificazione

Nella tabella che segue sono riportati i nominativi ed i recapiti delle figure aziendali chiave che Aeroporti di Puglia ha incaricato in conformità ai requisiti del Reg. (UE) 139/2014:

| FUNZIONE | NOMINATIVO | Indirizzo e-mail | N. telefonico |
|---|-------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Accountable Manger | Marco FRANCHINI | mfranchini@aeroportidipuglia.it | 080.5800242/258 335.6321909 |
| Compliance Monitoring Manager e PH Progettazione | Ing. Michele CIMMARUSTI | mcimmarusti@aeroportidipuglia.it | 080.5800270 340.4003105 |
| Safety Manager | Ing. Donato D’ AURIA | ddauria@aeroportidipuglia.it | 080.5800281 366.5614536 |
| Nominated Person Servizi operativi dell’aeroporto | Dr.ssa Mara PERRINI | mperrini@aeroportidipuglia.it | 080.5800314 347.9893726 |
| Nominated Person manutenzione dell’aeroporto e PH Terminal | Ing. Angela ALOI | aaloi@aeroportidipuglia.it | 080.5800228 366.5703522 |
| Training Manager | Ing. Cosima NASTASIA | cnastasia@aeroportidipuglia.it | 080.5800309 347.0311973 |


Tab. 2.1 – Nominativi e recapiti delle figure aziendali chiave

Nella suddetta organizzazione, il Safety Manager, il Compliance Monitoring Manager e il Training Manager ricoprono il proprio ruolo, oltre che per l’aeroporto di Bari, anche per gli aeroporti di Brindisi e Taranto-Grottaglie con una struttura tale da assicurare la supervisione e il monitoraggio su tutte e tre gli aeroporti.

2.1.1.1 Accountable Manager

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

- la disponibilità di risorse umane e finanziarie necessaria per la rispondenza ai requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008 e alle corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS;
- la definizione, l’implementazione e la promozione della politica di safety;
- l’adeguamento normativo ai requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008 e delle corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/14, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS;
- di far fronte alle motivate richieste dell’organizzazione per il mantenimento e l’implementazione delle condizioni di Safety.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Inoltre, le ulteriori funzioni dell'Accountable Manager, relativamente alla gestione del SMS e come riportate dalla normativa applicabile, sono le seguenti:


- ☐ perseguire l'attuazione delle politiche di sicurezza e degli obiettivi di sicurezza assunte, con contestuali funzioni ed attribuzioni di Accountable Manager;
- ☐ presiedere il Safety Board;
- ☐ proporre ad ENAC l'assetto organizzativo del SMS;
- ☐ riesaminare il Sistema con il Safety Manager;
- ☐ assumere la responsabilità finale per la risoluzione di tutti i problemi di sicurezza;
- ☐ assicurare che il Safety Manager mantenga nel tempo il profilo di competenze richiesto.

In caso di assenza dell'Accountable Manager la continuità è garantita dai Nominated person e Post Holders per le rispettive responsabilità tecnico-economiche che ciascuno ha all'interno dell'organigramma. La responsabilità finale rimane in ogni caso in capo all'Accountable Manager.

2.1.1.2 Compliance Monitoring Manager

Nell'ambito delle funzioni previste per il Gestore Aeroportuale dal Reg. (CE) n. 216/2008 e dalle corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS, il Compliance Monitoring Manager è la figura chiave, dotata di autorità ed autonomia necessarie all'espletamento delle funzioni e delle responsabilità attribuitegli, che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace processo di Gestione della Compliance aeroportuale, assicurando in particolare:

- ☐ il monitoraggio della Compliance della organizzazione ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014;
- ☐ la gestione del correlato sistema di Auditing;
- ☐ la tenuta della gestione documentale del Manuale di Aeroporto e dei documenti di registrazione delle attività di Compliance Monitoring;
- ☐ la gestione del processo efficace del Change Management, in collaborazione con il Safety Manager;
- ☐ la valutazione, ai fini di verifica di conformità alla normativa vigente, del Manuale di Aeroporto, delle Procedure e Istruzioni operative, ivi incluse quelle degli altri soggetti e/o Enti aeroportuali coordinati ex art. 705 del vigente Codice della Navigazione;
- ☐ in coordinamento con il Training Manager, l'individuazione dei contenuti formativi correlati al mantenimento degli standard di certificazione relativamente al Compliance Monitoring;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- il feedback all'Accountable Manager sul livello di Compliance della organizzazione, anche attraverso apposita relazione presentata in sede di Safety Board

Il Compliance Monitoring Manager, oltre ad essere esso stesso qualificato Auditor di Sistemi di Gestione Qualità, si avvale per le proprie funzioni di n. 2 Auditor, qualificati anch'essi e facenti parte della struttura di Aeroporti di Puglia, oltre che di un consulente esterno qualificato Lead Auditor di Sistemi Qualità ISO 9001.


2.1.1.3 Safety Manager

Nell'ambito delle funzioni previste per il Gestore Aeroportuale dal Reg. (CE) n. 216/2008 e dalle corrispondenti Implementing Rules contenute nel Reg. UE 139/2014, Part-ADR.OR e Part-ADR.OPS, il Safety Manager è la figura chiave, dotata di autorità ed autonomia necessarie all'espletamento delle funzioni e delle responsabilità attribuitegli, che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace processo di Gestione della Safety, così come il Compliance Monitoring Manager per la Compliance.

In particolare, assicura:

- l'implementazione, lo sviluppo e la verifica dell'efficacia del sistema SMS;
- la definizione, la messa in atto e valutazione di efficacia di strumenti di Hazard Identification, Risk Assessment e di Risk Management;
- la diffusione delle Raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate e dall'investigazione di incidenti ed inconvenienti, nonché dalle risultanze del Compliance Monitoring;
- la valutazione di impatto nell'ambito del processo di change management;
- in coordinamento con il Training Manager, l'individuazione dei contenuti formativi correlati al mantenimento degli standard di certificazione relativamente al Safety Management;
- la gestione ed il controllo della documentazione inerente il sistema SMS;
- la gestione del Reporting System;
- il riesame dell'efficacia del SMS, in coordinamento con l'Accountable Manager e in sede di Safety Board;
- il coordinamento con gli altri soggetti e/o Enti aeroportuali in merito agli aspetti inerenti la safety;
- l'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti;
- la gestione del Safety Review Board, del Local Runway Safety team e del Safety Committee;
- il coordinamento dei Safety Action Group;
- il riporto periodico all'Accountable Manager delle prestazioni del safety system;

Il Safety Manager si avvale della seguente struttura organizzativa:

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

□ Safety Service Office (SSO)

Il Safety Service Office (SSO), il cui responsabile è il Safety Manager, ha il compito primario di supportare il Safety Manager nella implementazione del del Safety Management System e quindi di assicurare tutte le attività specifiche previste dal Sistema.

Le funzioni del Safety Service Office: gestire e supervisionare il sistema di identificazione degli Hazard; monitorare le Safety performance delle unità operative direttamente coinvolte nelle operazioni dell'aeroporto; consigliare il senior management in merito a problematiche di Safety; supportare i manager di linea riguardo la gestione di problematiche di safety


Come previsto dalla AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (1), il gestore aeroportuale può costituire un Safety Service Office centralizzato, con adeguati dipartimenti/funzioni di safety per gli altri aeroporti, assicurando continuità nel flusso di informazioni e adeguato coordinamento.

Il Safety Service Office di Aeroporti di Puglia è configurato in una struttura centralizzata, ubicata presso lo scalo di Bari, che supporta anche agli aeroporti di Brindisi e Taranto-Grottaglie ed è costituita da:

- un Deputy Safety Manager, formato e con pregressa esperienza in materia di Safety, che svolge attività di SMS previste nella presente Sezione 2 al punto 2.2 (Hazard Identification, Risk Assessment, Risk Management e gestione delle attività di Reporting, Gestione del Manuale SMS, ecc.) ed abilitato all'inserimento delle segnalazioni eE-MOR;
- un tecnico di supporto, formato e con pregressa esperienza operativa, impiegato principalmente per le attività di Reporting System, riesame del sistema, investigazioni, ed abilitata all'inserimento delle segnalazioni eE-MOR;
- ulteriore tecnico di supporto, formato e con pregressa esperienza in materia di Safety, che garantisce il presidio continuativo del SSO sull'aeroporto di Brindisi, presso cui ha sede di lavoro fissa, e ogni volta che si renda necessario sull'aeroporto di Taranto-Grottaglie.

Il Safety Service Office, sotto il coordinamento del Safety Manager, è attivo nel:

- sovrintendere alle attività di identificazione dei pericoli e valutazione e gestione dei rischi, in collaborazione con le unità operative sia di Aeroporti di Puglia che degli altri soggetti e/o Enti aeroportuali coordinati ex-art. 705 del vigente CdN;
- supportare Il management nella gestione di problematiche di Safety
- monitorare le prestazioni in termini di safety, sia delle unità operative di Aeroporti di Puglia che degli altri soggetti e/o Enti aeroportuali coordinati ex art. 705 del vigente CdN, riportandone alle stesse;
- gestire la documentazione di Safety ed il database di reporting;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- emettere le Raccomandazioni di Sicurezza;
- coordinare la redazione dei piani di risposta di emergenza e delle relative esercitazioni;
- più in generale, svolgere le specifiche attività di implementazione delle varie componenti del SMS.

2.1.1.4 Training Manager

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


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

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

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

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

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


| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.1.1.5 Nominated Person per i Servizi operativi (Post Holder Movimento)

Nell'ambito delle funzioni previste dalla certificazione, è il referente del Gestore aeroportuale della gestione e della sorveglianza dei servizi operativi dell'Aeroporto.

E' responsabile per:

- 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 Reg. (UE) 139/2014;
- l'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aeromobili e dei mezzi, di tutte le attività e le operazioni connesse con il volo che si svolgono o comprendono l'area di movimento e della gestione della stessa;
- la gestione dei servizi connessi con il volo;
- il monitoraggio delle aree soggette a lavori;
- il monitoraggio durante le operazioni dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa;
- l'allontanamento dei volatili o della attuazione del piano di prevenzione e controllo del rischio da impatto con volatili;
- la corretta informativa aeronautica per le parti di propria competenza di cui all'accordo firmato in adempimento al considerando 8 del Reg. (UE) 139/2014;
- la comunicazione al Safety Manager e, laddove previsto, all'ANSV dei dati relativi agli inconvenienti, inconvenienti gravi e incidenti;
- il coordinamento delle operazioni di rimozione degli aerei incidentati nell'area di movimento e nella sua prossimità all'interno del sedime aeroportuale;
- la redazione e l'implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza;
- la conduzione delle attività di pulizia delle superfici pavimentate dell'area di movimento;
- 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 Reg. (UE) 139/2014;
- la definizione del 'piano neve', la gestione del personale e dei mezzi necessari per lo sgombero della neve;
- il controllo sul corretto allestimento dei mezzi ed equipaggiamenti circolanti sull'area di movimento;
- lo stato di manutenzione dei mezzi operativi sotto la propria gestione;
- assicurare, relativamente all'area di competenza, l'attuazione delle politiche di safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal Safety Management System;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- la partecipazione nell’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;
- 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;
- il mantenimento dell’integrità dei dati aeronautici gestiti, per quanto di propria responsabilità;
- l’inoltro al Post Holder Progettazione, per quanto di propria competenza, di dati e informazioni relativi ad aggiornamenti da riportare nelle pubblicazioni AIP.


Il Nominated Person per i Servizi operativi si avvale dei seguenti Uffici:

❑ **Ufficio Agibilità airside**

E’ composto da un responsabile, presente in orario d’ufficio, e da operatori, presenti H24, almeno in numero di 2 per turno di lavoro.

All’Ufficio di Agibilità airside sono attribuiti i seguenti compiti:

- svolgere le attività ispettive e di controllo dell’area di movimento per verificarne lo stato di efficienza in termini di pulizia, manutenzione e più in generale, di “agibilità” operativa;
- svolgere le operazioni connesse alla verifica di agibilità nelle aree operative (misurazione dell’azione frenante della pista di volo e dell’altezza d’acqua, supervisione e coordinamento dei lavori nelle aree operative da parte di ditte esterne e sub-concessionari, ecc.);
- partecipare attivamente al verificarsi di situazioni di contingency ed emergenza nelle aree operative;
- costituire la Bird Control Unit (BCU), insieme con il servizio di falconeria.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

❑ Ufficio Coordinamento Voli

E’ composto da un responsabile, presente in orario d’ufficio, e da operatori, presenti H24, in numero di almeno un operatore per turno di lavoro.


All’Ufficio Coordinamento Voli fanno capo i seguenti compiti:

- disciplinare le attività di gestione del piazzale e parcheggio aeromobili, fornendo il Servizio di Apron Management System in collaborazione con ENAV-CA con cui è stato stipulato un Verbale d’Accordo “Ordinato movimento aeromobili, mezzi e personale sui piazzali – Operation Letter” – Ediz. 5 del 31.3.16 - Rev. 01 del 12.06.17.
- disciplinare le modalità operative di gestione degli aeromobili nelle fasi di arrivo (aeromobile “bloccato”) e partenza (aeromobile “ready”) per gli handlers.
- gestire gli impianti centralizzati del gestore, di supporto alle attività degli handlers;
- assolvere alla funzione di Centro Operativo per l’Emergenza (COE) al verificarsi degli stati di crisi di emergenza e incidente.

2.1.1.6 Nominated Person per la manutenzione dell’aeroporto (Post Holder Manutenzione)

Nell’ambito delle funzioni previste, il Nominated Person per la manutenzione è responsabile per:

- la predisposizione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati, edifici, segnaletica, piste (con particolare riferimento al Pavement Management System), incluse le verifiche periodiche delle condizioni di aderenza delle piste ed il controllo dei sistemi di illuminazione piste e la segnaletica luminosa, taxiway, raccordi, strade aeroportuali, recinzioni, drenaggi, equipaggiamenti e mezzi di trasporto ed attrezzature speciali, alimentazioni ecc. che concernono l’aeroporto nella sua completezza, per quanto rientra nelle competenze ed attribuzioni del gestore;
- la verifica dell’efficienza della segnaletica diurna e notturna degli ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale illuminati;
- il controllo periodico dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa, dell’area movimento e più in generale l’effettiva e corretta attuazione della manutenzione programmata e straordinaria, al fine di garantire la costante efficienza di infrastrutture ed impianti per il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza delle operazioni;
- la manutenzione delle aree a verde in area airside
- assicurare, relativamente all’area di competenza, l’attuazione delle politiche di safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal Safety Management System;
- la partecipazione nell’individuazione degli Hazard per l’area di riferimento effettuata dal Safety Manager;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |


- 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 propria competenza;
- la conformità al Regolamento europeo e alla normativa vigente della progettazione delle manutenzioni straordinarie, di tutte le infrastrutture appartenenti all’airside;
- l’inoltro al Post Holder Progettazione, per quanto di propria competenza, di dati e informazioni relativi ad aggiornamenti da riportare nelle pubblicazioni AIP.

Il Nominated Person per la manutenzione si avvale della collaborazione del suddetto Ufficio di Agibilità airside.

2.1.1.7 Post Holder Progettazione

Nell’ambito delle funzioni previste, il Post Holder Progettazione è responsabile per:

- la conformità al Regolamento europeo delle progettazioni, di proprio sviluppo o effettuate da terzi, di tutte le nuove infrastrutture relative alle aree terminal, movimento (ivi comprese piste, raccordi, piazzali, taxiway, ecc.) sedime aeroportuale e aree limitrofe;
- la conformità al Regolamento europeo della progettazione di tutte le ristrutturazioni;
- la rilevazione e la comunicazione agli enti destinatari dei dati relativi alle caratteristiche fisiche dell’aeroporto;
- l’efficacia della progettazione relativamente ai livelli di sicurezza attesi;
- le attività previste dalle vigenti normative in materia ambientale ed il monitoraggio sulle interrelazioni aeroporto/territorio;
- l’aggiornamento delle schede ostacoli in base alla carta ostacoli di tipo B ricevuta dall’ENAV e la diffusione delle schede al Nominated Person servizi operativi e al Nominated Person per la manutenzione, per le attività di competenza;
- assicurare, relativamente all’area di competenza, l’attuazione delle politiche di Safety attraverso la realizzazione delle iniziative individuate dal Safety Management System;
- la partecipazione nell’individuazione degli Hazard per l’area di riferimento effettuata dal Safety Manager;
- la gestione della documentazione a dimostrazione della conformità per le attività di sua competenza;
- l’adeguamento normativo delle attività e procedure di cui è responsabile;
- il mantenimento dell’integrità dei dati aeronautici gestiti, per quanto di propria responsabilità;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- la trasmissione ad ENAV di dati e informazioni relativi ad aggiornamenti da riportare nelle pubblicazioni AIP.
-

2.1.1.8 Post Holder Terminal

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

- la gestione delle procedure ordinarie di sicurezza e di assistenza ai passeggeri che, ai fini della “safety”, interessano la correlazione del Terminal con l’aeromobile e più in generale il lato aria;
- la redazione e l’implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza;
- assicurare, 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’inoltro al Post Holder Progettazione, per quanto di propria competenza, di dati e informazioni relativi ad aggiornamenti da riportare nelle pubblicazioni AIP.

Il Post Holder dell’Area Terminal si avvale del seguente:


❑ Ufficio Agibilità landside

E’ composto da un responsabile (lo stesso dell’Ufficio Agibilità Airside), presente in orario d’ufficio, e da operatori, presenti in orario d’ufficio in numero almeno di 1 per turno di lavoro. L’Ufficio agibilità landside viene inoltre coinvolto ogni qual volta si verificano situazioni di contingency ed emergenza nell’aerostazione passeggeri.

2.1.2 Procedure per assicurare una supervisione continua in assenza dei responsabili titolari

Il Compliance Monitoring Manager, il Safety Manager, i Nominated Person e i Post Holder hanno la sede di lavoro presso l’aeroporto di Bari e ancorché presenti in aeroporto negli orari d’ufficio (lun.-giov.: 08.00:10.00-16.45:18.45 It – ven.: 8.00:10.00-13.30:15.30 It), garantiscono la reperibilità H24.

I Nominated Person e i Post Holder sono inoltre interscambiabili al fine della copertura in caso di ferie e possono delegare la supervisione di specifiche attività sul campo al personale della Direzione

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Tecnica e agli operatori di Agibilità, perché tutti in possesso di adeguata formazione ed informazione circa i contenuti del presente Manuale di Aeroporto.

Nei casi di assenze dell'uno o dell'altro, sono altresì interscambiabili il Compliance Monitoring Manager con il Safety Manager, e, in assenza del Compliance Monitoring Manager, il Deputy Safety Manager sostituisce il Safety Manager.

2.1.3 I Comitati aeroportuali

Coordinati dal Safety Manager, Aeroporti di Puglia gestisce i seguenti Comitati aeroportuali:

2.1.3.1 Safety Board

Il Safety Board è un comitato di alto livello decisionale, presieduto dall'Accountable Manager, composto da responsabili di aree funzionali, che tratta problematiche relative a strategie di Safety ed a supporto delle responsabilità dell'Accountable Manager.

Il Safety Board ordinariamente è composto da:


- ✓ il Compliance Monitoring Manager
- ✓ il Safety Manager e il suo Deputy;
- ✓ i Nominated Person;
- ✓ i Post Holder e i loro Deputy (ove nominati).

Per le implicazioni di natura operativa, gestionale economica-amministrativa, il Comitato è usualmente esteso a:

- ✓ Direttore Amministrativo
- ✓ Responsabili di Aree a vario titolo interessati.

Il Safety Board viene convocato dall'Accountable Manager quadrimestralmente, o più frequentemente ove ritenuto necessario, allo scopo di assistere l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche ed obiettivi di sicurezza di Aeroporti di Puglia, nonché nella verifica di conformità della organizzazione ai requisiti regolamentari, proponendosi di:

- monitorare le performance di safety in relazione alle politiche ed obiettivi stabiliti, con particolare riferimento agli obiettivi relativi ai Safety Performance Indicators;
- verificare l'efficacia dei processi organizzativi di gestione della safety;
- verificare che le risorse allocate mantengano la prevista adeguatezza per raggiungere gli obiettivi di safety stabiliti;
- analizzare i risultati del sistema di auditing, compreso il sistema di feedback dei rilievi;
- analizzare i risultati del Reporting System;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- valutare lo stato delle azioni correttive/preventive intraprese a seguito dell’attività di Compliance Monitoring;
- revisionare il Programma di Audit proposto dal Compliance Monitoring Manager e verificarne lo stato di attuazione;
- revisionare, con periodicità almeno annuale, Politica ed Obiettivi di safety per assicurare che si mantengano pertinenti ed appropriati;
- rivalutare, con periodicità almeno annuale, il set di Safety Performance Indicator, per assicurare che si mantengano pertinenti ed appropriati;
- identificare azioni correttive/preventive da mettere in atto a livello di sistema.

In definitiva, il Safety Board assume carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di safety al fine di un riesame e miglioramento continuo del sistema organizzativo preposto alla sua attuazione.

Safety Manager e Compliance Monitoring Manager provvedono, ciascuno in relazione alle proprie competenze, a trasmettere all’Accountable Manager apposita Relazione riepilogative di tutte le necessarie informazioni in input e supporto alle attività sopra elencate.

I risultati delle analisi del Safety Board e le relative determinazioni approvate sotto la diretta responsabilità dell’Accountable Manager, sono messi a disposizione dei responsabili aziendali che predisporranno le comunicazioni necessarie alle Società e/o Enti coinvolti e richiederanno, se necessario, l’intervento di ENAC sia per l’applicazione dei provvedimenti di Safety sia per le eventuali sanzioni.

Tutte le riunioni del Safety Board vengono verbalizzate dal Safety Service Office.

Il verbale viene trasmesso ad ENAC e agli appartenenti al Comitato e copia dello stesso viene archiviata nel sistema di protocollo aziendale.


2.1.3.2 Safety Committee

Il Safety Committee è il Comitato consultivo che si riunisce in relazione alle esigenze che si manifestano, e comunque almeno una volta all’anno, per organizzare, coordinare e attuare programmi per promuovere la safety in aeroporto; rappresentare eventuali aree di miglioramento e condividere gli obiettivi di sicurezza che il Gestore si propone di raggiungere; informare i soggetti e gli Enti aeroportuali sui risultati raggiunti.

Tutti i soggetti aeroportuali sono tenuti a parteciparvi a seguito dell’obbligo derivante dal Regolamento ENAC per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti.

Il Safety Committee è indetto e presieduto dal Safety Manager e vi partecipano ordinariamente i seguenti componenti:

- ✓ Aeroporti di Puglia
- ✓ Enti di Stato:
- ✓ Agenzia delle Dogane
- ✓ Guardia di Finanza

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- ✓ Sanità Marittima ed Aerea
- ✓ Polizia di Frontiera
- ✓ Vigili del Fuoco
- ✓ ENAC
- ✓ ENAV
- ✓ Operatori Aeroportuali, inclusi gli handlers più rappresentativi
- ✓ Compagnie aeree di base o più rappresentative.

Per gli specifici argomenti di pertinenza, il citato Comitato può essere ristretto ad alcuni componenti più direttamente interessati o allargato ad altri (per es. Associazioni di categoria dei piloti).

I membri del Safety Committee sono individuati nell’ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni sia pubbliche che private operanti in aeroporto, e sono dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l’esterno.

Le modalità di partecipazione al Safety Committee da parte degli Enti Pubblici sono condivise con ENAC, che partecipa allo stesso Comitato in qualità di osservatore.

La partecipazione attiva al Safety Committee da parte di tutti i soggetti contribuisce a migliorare le condizioni operative e favorisce l’obbligo derivante dalla partecipazione al SMS.

Il Comitato è anche la sede più appropriata dove dare diffusione alle informazioni di sicurezza.

Tale Comitato ha per finalità:


- assicurare la partecipazione al SMS di tutti i soggetti operanti in aeroporto;
- coinvolgere tutti gli operatori aeroportuali sugli obiettivi di sicurezza;
- analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate;
- coinvolgere gli operatori sui risultati dell’SMS (analisi delle tendenze, valutazioni dei rischi, azioni correttive, ecc.);
- analizzare congiuntamente le problematiche eventualmente riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti presenti nell’ambito del Comitato.

Il Safety Committee viene convocato dall’Accountable Manager o dal Safety Manager, con lettera formale o via e-mail, con la quale si esplicitano anche gli argomenti in agenda. E’ presieduto dal Safety Manager o suo delegato.

Il Safety Committee viene verbalizzato dal Safety Manager o dal suo delegato, la relazione è inviata a tutti i componenti del Comitato e sottoposta a protocollazione aziendale.

2.1.3.3 Local Runway Safety Team

Nell’ambito del Safety Committee, il Gestore ha istituito e presiede il gruppo denominato Local Runway Safety Team (LRST) che, in accordo al punto 7 della Circolare ENAC APT/30 del 18.06.09 “IncurSIONI in pista – Prevenzione e gestione aeroportuale”, ha il compito di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista onde contribuire all’adozione di misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o diminuire il numero degli eventi legati alle incurSIONI in pista.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Il gruppo LRST dell’Aeroporto di Bari, costituito con nota AdP n. 19514 dell’11.12.09, è composto stabilmente dai Responsabili o eventuali sostituti:

- ✓ ENAV – Centro Aeroportuale Bari
- ✓ Caposcalo/basecaptain vettori principali di base sullo scalo
- ✓ Post Holder Area Movimento
- ✓ handlers di base sullo scalo

oltre ad altri soggetti, di volta in volta integrati, in relazione a specifici problemi insorti e/o da monitorare.

Il Local Runaway Safety Team viene convocato dal Safety Manager, anche su sollecitazione del Post Holder Area Movimento, con lettera formale o via e-mail, con la quale si esplicitano anche gli argomenti in agenda ed è presieduto dal Safety Manager o suo delegato.

Le risultanze del Local Runaway Safety Team sono verbalizzate dal Safety Manager o dal suo delegato, la relazione è inviata a tutti i componenti del Comitato e sottoposta a protocollazione aziendale.

2.1.3.4 Safety Action Group (SAG)


Per attuare iniziative, progetti ed attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza, all’occorrenza, il Safety Board può istituire uno specifico Safety Action Group che opera sotto il coordinamento del Safety Manager.

In generale, il SAG è deputato dal Safety Board a: monitorare la safety operativa; risolvere i rischi identificati; assicurare la implementazione di azioni di safety in accordo alle tempistiche stabilite; verificare l’efficacia delle precedenti raccomandazioni e azioni di promozione di politiche ed obiettivi di Safety.

Il Safety Board, stabilisce la composizione del gruppo (in termini di numero di risorse e specializzazione), gli obiettivi da portare a termine, i tempi ed i modi ritenuti opportuni.

Il Safety Action Group, essendo un organo tecnico, può anche essere composto da uno o più figure tecniche professionali esterne alla struttura di Aeroporti di Puglia.

Le risultanze del Safety Action Group sono riportate dal Safety Manager nell’ambito del Safety Board.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.2 IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2.2.1 Finalità del Safety Management System

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – 2.2.1)

Lo studio degli incidenti gravi occorsi in tutta la storia del volo, ad aeromobili o persone impiegate nell’aviazione civile, ha mostrato come in molti casi il fattore causale fosse imputabile ad errori di gestione.

Comprendere il costo totale di un incidente è pertanto fondamentale per comprendere il risparmio garantito dal “fare sicurezza”.

In campo aeroportuale, la Safety è assicurata dalla gestione e prevenzione del rischio sotteso all’attività espletata.

Il sistema di gestione della Safety, dall’inglese Safety Management System (SMS), è l’insieme integrato e interrelato degli elementi organizzativi atti a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, nonché per valutare al contempo l’efficacia del sistema stesso per gli scopi di miglioramento continuo.

L’SMS definisce quindi processi, procedure e risorse per la realizzazione delle politiche di sicurezza del gestore, nonché i compiti, i poteri e le responsabilità del personale.

Un SMS efficace permette l’identificazione dei pericoli che possano avere impatto sull’attività svolta dall’organizzazione, la valutazione dei rischi associati a tali pericoli e l’individuazione di priorità in modo da consentire la messa in atto di misure di mitigazione adeguate o per ridurre i rischi al livello più basso ragionevolmente possibile ed accettabile.

Come tutti i sistemi di gestione, determina, pianifica e misura le prestazioni per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

L’SMS si riferisce al “sistema aeroporto” nel suo complesso, dove si intendono, oltre alle dotazioni infrastrutturali ed impiantistiche dello scalo, anche gli Enti, gli operatori aerei e aeroportuali, i fornitori di servizi ed ogni altra organizzazione che presta la sua attività in aeroporto comprese le procedure e/o i processi adottati nelle operazioni aeroportuali e le loro interrelazioni.


2.2.2 Safety Policy e obiettivi

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – 2.2.2)

La Società Aeroporti di Puglia conduce le attività dello scalo nell’area airside nel rispetto delle normative nazionali ed internazionali vigenti in materia di Safety, adoperandosi per tutelare e promuovere la sicurezza delle operazioni aeroportuali connesse all’attività di volo.

Le politiche di sicurezza (Safety Policy) assunte da Aeroporti di Puglia comprendono i seguenti aspetti:


- promozione di una cultura di sicurezza nell’Organizzazione

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- individuazione delle priorità afferenti la sicurezza
- aumento dei livelli di sicurezza attraverso la minimizzazione dei rischi
- responsabilizzazione del Management e dei singoli collaboratori alle problematiche della Safety
- rispondenza alla normativa, agli standards ed alle migliori pratiche applicabili
- coinvolgimento attivo alle politiche di sicurezza e agli standards dell’Organizzazione, dei Soggetti Terzi (handlers, vettori, Enti di Stato e qualunque altra ditta esterna) operanti nel Sistema Aeroporto.

Nell’ottica del miglioramento continuo, politiche ed obiettivi di sicurezza sono oggetto di riesame da parte dell’Accountable Manager congiuntamente con il Safety Manager, in sede di Safety Board, con particolare riferimento agli esiti scaturiti dall’attività di monitoraggio, auditing ed analisi dei dati.

Di seguito, si riporta il manifesto di Safety Policy aziendale vigente, nelle versioni in lingue italiano e inglese.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |



SAFETY POLICY

IMPEGNO

PROMUOVIAMO E GARANTIAMO IL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI AEROPORTUALI CONNESSE ALL'ATTIVITA' AEROPORTUALE NELL'INTERESSE DEGLI OPERATORI AEROPORTUALI E DEI PASSEGGERI

AZIONI

CONDUCIAMO LE ATTIVITA' NEL RISPETTO DELLA NORMATIVA, DEGLI STANDARDS E APPLICANDO LE MIGLIORI PRATICHE DI SETTORE.

PROMUOVIAMO UNA CULTURA DI SICUREZZA ATTRAVERSO L'INFORMAZIONE, LA FORMAZIONE, L'EDUCAZIONE SENZA TOLLERARE LE VIOLAZIONI.

INCORAGGIAMO IL REPORTING PER PROPORRE SOLUZIONI E CORREGGERE DEFICIENZE E NON PER PUNIRE.

PERSEGUIAMO IL MANTENIMENTO E IL MIGLIORAMENTO DELLA SAFETY ATTRAVERSO I PROCESSI DI RISK ASSESSMENT, RISK MANAGEMENT, AUDITING GARANTENDO UNA GESTIONE PROATTIVA.

INVESTIAMO NELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE PER CONSEGUIRE E MANTENERE LA PROFESSIONALITA' ED I PIU' ALTI LIVELLI DI SICUREZZA.

RESPONSABILIZIAMO IL MANAGEMENT E I SINGOLI COLLABORATORI ALLE PROBLEMATICHE DI SAFETY.

COINVOLGIAMO ATTIVAMENTE ALLE POLITICHE DI SICUREZZA E AGLI STANDARDS I SOGGETTI TERZI (HANDLERS, VETTORI, ENTI AEROPORTUALI E DITTE ESTERNE).

GARANTIAMO TUTTE LE RISORSE NECESSARIE AL FUNZIONAMENTO IN SICUREZZA DELL'AEROPORTO.


SAFETY MANAGER
Ing. Donato D'AURIA



ACCOUNTABLE MANAGER
Marco FRANCHINI



Fig. 2.2 – Manifesto di Safety Policy (versione in italiano)

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |



SAFETY POLICY

COMMITMENT

IN THE INTEREST OF PASSENGERS AND AIRPORT OPERATORS WE PROMOTE AND ENSURE THE CONTINUOUS IMPROVEMENT OF SAFETY OPERATIONS IN THE AIRPORT ENVIRONMENT

ACTIONS

WE COMPLY WITH ALL APPLICABLE LEGISLATIVE AND INDUSTRY REQUIREMENTS PERTAINING TO HEALTH AND SAFETY

WE PROMOTE SAFETY CULTURE THROUGH INFORMATION, ADVICE, TRAINING AND SUPERVISION INTOLERANT OF VIOLATIONS.

WE PROMOTE THE REPORTING SYSTEM ACTIVITIES IN ORDER TO FIND THE BEST SOLUTIONS AND TO ACTIVATE CORRECTIVE ACTIONS. PUNISHMENT IS NOT OUR AIM.

WE PURSUE SAFETY IMPROVEMENTS THROUGH RISK ASSESSMENTS, RISK MANAGEMENT, AUDITING, WITH A PROACTIVE APPROACH TO SAFETY ISSUES.

WE INVEST IN TRAINING WITH THE GOAL OF ACHIEVING THE HIGHEST LEVEL OF PROFESSIONAL AND SAFETY STANDARDS.

WE EMPOWER OUR MANAGEMENT AND OUR EMPLOYEES TO IMPROVE THE SAFETY CULTURE.

WE ACTIVELY INVOLVE ALL AIRPORT OPERATORS (HANDLERS, AIRLINES, EXTERNAL SUPPLIERS AND AIRPORT AUTHORITIES) IN OUR SAFETY POLICY.

WE ENSURE THAT SUFFICIENT RESOURCES ARE AVAILABLE FOR THE SAFE OPERATION OF THE AIRPORT.


SAFETY MANAGER
Ing. Donato D'AURIA



ACCOUNTABLE MANAGER
Marco FRANCHINI



Fig. 2.3 – Manifesto di Safety Policy (versione in inglese)

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.2.2.1 La cultura di sicurezza

La cultura di sicurezza, la cui evoluzione è la cultura di sicurezza positiva o “Safety Culture”, è quella che:

- informa le persone sui pericoli e i rischi relativi alle loro operazioni e su come gestirli;
- educa, ma non tollera violazioni, e condivide con tutto il sistema ciò che è accettabile o meno;
- incoraggia il Reporting per proporre soluzioni e correggere deficienze, non per punire;
- favorisce l’insegnamento e l’apprendimento continuo per tutta l’organizzazione;
- definisce i comportamenti accettabili rispetto a quelli NON accettabili;

La cultura di sicurezza di un’Organizzazione è collegata al successo del suo Programma di Formazione.

La formazione del personale riveste un ruolo primario per conseguire e mantenere la professionalità ed i più alti livelli di sicurezza, assicurando al contempo un adeguato addestramento ed aggiornamento delle risorse umane.

L’iter formativo e di mantenimento di un soddisfacente livello di preparazione si applica a tutto il personale che opera sia nell’area air-side che in quella land-side, le cui attività sono direttamente o indirettamente connesse al trasporto aereo.

Aeroporti di Puglia assicura lo svolgimento di corsi finalizzati alla conoscenza della realtà e complessità dell’aeroporto, ed all’acquisizione delle competenze necessarie allo svolgimento della funzione assegnata a ciascun operatore ed a mantenere, nel tempo, un adeguato livello di preparazione teorico-pratica, attraverso periodici interventi di aggiornamento e perfezionamento.

Per i programmi di formazione si rimanda alla Sezione 3 della presente PARTE B del presente MdA.

2.2.3 Responsabilità e organizzazione della Safety

(Rif. AMC3 ADR.OR.E005 – 2.2.3)


Come già riportato in dettaglio nel paragrafo 2.1 della presente PARTE B - Sezione 2, Aeroporti di Puglia si è dotata, come di seguito riepilogato, di una organizzazione interna e di relative figure chiave nella gestione dei processi e mantenimento dei requisiti di Safety dello scalo.

Queste figure sono l’Accountable Manager, il Compliance Monitoring Manager, il Safety Manager, i Nominated Person, i Post Holder e il Training Manager.

L’Accountable Manager è al vertice dell’organizzazione.

Il Compliance Monitoring Manager è responsabile del Sistema di Compliance Monitoring dell’aeroporto.

Il Safety Manager è responsabile del Safety Management System dell’aeroporto.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

I Nominated person e Post Holder sono responsabili dell’attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo nonché dello svolgimento dei processi sotto il loro controllo, in adempimento ai requisiti del Reg. (CE) n. 216/2008 e delle corrispondenti Implementing Rules contenute del Reg. (UE) 139/14.

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

Il Safety Management System è gestito dal Safety Service Office la cui responsabilità è affidata al Safety Manager. Quest’ultimo è inquadrato all’interno delle figure di certificazione garantendo un diretto riporto all’Accountable Manager.

Completano il quadro della configurazione organizzativa deputata al presidio della safety aeroportuale, il Safety Board e i comitati che prevedono il coinvolgimento di soggetti ed Enti operanti in aeroporto: il Safety Committe ed il Local Runaway Safety Team.

2.2.4 Controllo documentale


(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.4)

Il Safety Manager assicura il controllo dell’attuazione, la valutazione della efficacia e l’aggiornamento del Capitolo relativo al Safety Management System a seguito di variazione della normativa vigente, nonché qualsiasi altra variazione contingente che ne comporti il necessario adeguamento.


Il Safety Manager è altresì responsabile circa l’informazione e formazione sui contenuti del Capitolo da parte di coloro che ne sono i destinatari.

2.2.4.1 Archiviazione dei documenti del Safety Management System

L’archiviazione dei documenti di registrazione delle attività del Safety Management System avviene come descritto nella seguente Tabella 2.2

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| DOCUMENTO | RIF. UNIVOCO | FORMATO | ARCHIVIAZIONE CARTACEA | ARCHIVIAZIONE ELETTRONICA |
|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|
| Verbale Safety Board | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Base di certificazione | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Accordi | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| DAAD/SC | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Training record | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del Training Manager | Piattaforma workflow |
| qualification/medical report | Q/M.R/n./BRI | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del Training Manager | Piattaforma workflow |
| Registro degli hazard | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Verbali Safety Committee | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Verbali Local Runway safety Team | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Raccomandazioni di sicurezza | RS/n/data/Codice IATA Apt | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Archivio eE-mor | eE-mor/data | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |
| Scheda di valutazione del rischio | Codice scheda | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |
| Safety Assessment | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Corso Safety | Programma di | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | Formazione | | | |
|------------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|
| Archivio GSR | GSR/data/Codice IATA Apt | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |
| Lista dei pericoli | PHL | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |
| Rapporto di investigazione | RI/n/data/ Codice IATA Apt | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Server EASA |
| Rapporto di Safety annuale | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Change Notification Document | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |
| Change Management Report | Prot. AdP n. | ✓ Elettronico ✓ Cartaceo | Record Keeping del SM | Piattaforma openwork |

Tab. 2.2 – Modalità di archiviazione

La durata del tempo di archiviazione del formato elettronico è illimitata, mentre la durata dei documenti in formato cartaceo è di almeno 5 (cinque) anni, ad eccezione della Base di Certificazione, Accordi e DAAD/SC che verranno custoditi a tempo indeterminato.


Per quanto riguarda la documentazione del personale (personal training, qualification/medical repor, ecc.) si dovranno custodire in formato elettronico per ulteriori 4 anni dalla data di fine rapporto di lavoro.

La suddetta documentazione viene aggiornata, quando applicabile, con le modalità di cui al par. 0.2 – Sezione 0 – PARTE A, previste per i documenti del Manuale di Aeroporto.

L’accesso alla piattaforma openwork, workflow, così come server “EASA” e intranet avviene attraverso le proprie credenziali e dunque è riservato e tracciato.

La salvaguardia del sistema in termini di sicurezza informatica è garantita dall’ICT aziendale anche nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione e sicurezza dei dati.

L’archiviazione elettronica avviene su i server sui quali la probabilità dell’interruzione del servizio è remota in quanto, sia la parte di memorizzazione che la parte di esecuzione del server, è ridondante dal punto di vista fisico in quanto soggetta a tre tipologie di backup:

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- backup giornaliero serale del server completo (macchina virtuale) su un server dedicato per la memorizzazione dei dati (Storage Area Network – SAN) che copia lo stato completo della macchina;
- ulteriore backup dei file su ulteriore server specifico (Network Attached Storage – NAS), differente dal precedente, con storico mensile, ossia che ogni mese il backup viene sovrascritto;
- backup database (solo per la piattaforma openwork) su NAS, differente dal precedente, mediante salvataggio completo del database con un mese di storia.

Il server SAN è collocato in un locale CED, differente da quello in cui sono ubicati i server NAS, e risulta anche alimentato da diversa alimentazione di emergenza.

2.2.5 Safety Risk Management

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.5)

L'adozione di un SMS implica un processo di valutazione e mitigazione del rischio detto Risk Management che verifica e documenta che l'intero sistema aeroportuale, analizzato in tutte le sue parti, contribuisca al raggiungimento e al mantenimento del livello di sicurezza richiesto, definito con le politiche e gli obiettivi di sicurezza.


Il processo di valutazione si attiva tutte le volte in cui il sistema aeroportuale è interessato da:

- aggiornamento normativo
- nuove attività aeroportuali
- modifiche significative degli assetti organizzativi della società di gestione o degli altri soggetti aeroportuali
- modifiche sulle infrastrutture aeroportuali
- modifiche delle procedure operative aeroportuali
- introduzione di nuovi e/o diversi equipaggiamenti o facilities
- ogni qualvolta nel sistema si verifichi un incremento inaspettato degli eventi inerenti la sicurezza o le infrazioni alle regole/norme.

Il processo di gestione dei rischi inizia con l'identificazione dei pericoli (o hazard) che interessano la sicurezza dell'organizzazione e la valutazione dei rischi associati a tali pericoli.

Tale processo si compone nell'ordine delle seguenti fasi:

1. *Hazard*: condizione, evento o circostanza che può portare o contribuire a un evento indesiderato o imprevisto, con la conseguenza di ridurre nel sistema la capacità di svolgere una determinata funzione.
2. *Hazard Identification*: identificazione sistematica dei pericoli associati alle attività, processi e procedure con interesse dal punto di vista della Safety.
3. *Risk Assessment*: valutazione, in termini di stima di severità (gravità) e probabilità (frequenza), delle conseguenze associate ai pericoli identificati.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

4. *Risk Management*: valutazione dell’accettabilità del rischio stimato (attraverso una matrice di tollerabilità) e conseguente, se necessaria, elaborazione ed applicazione di misure di controllo (*Risk Mitigation*) con rivalutazione del rischio residuo.

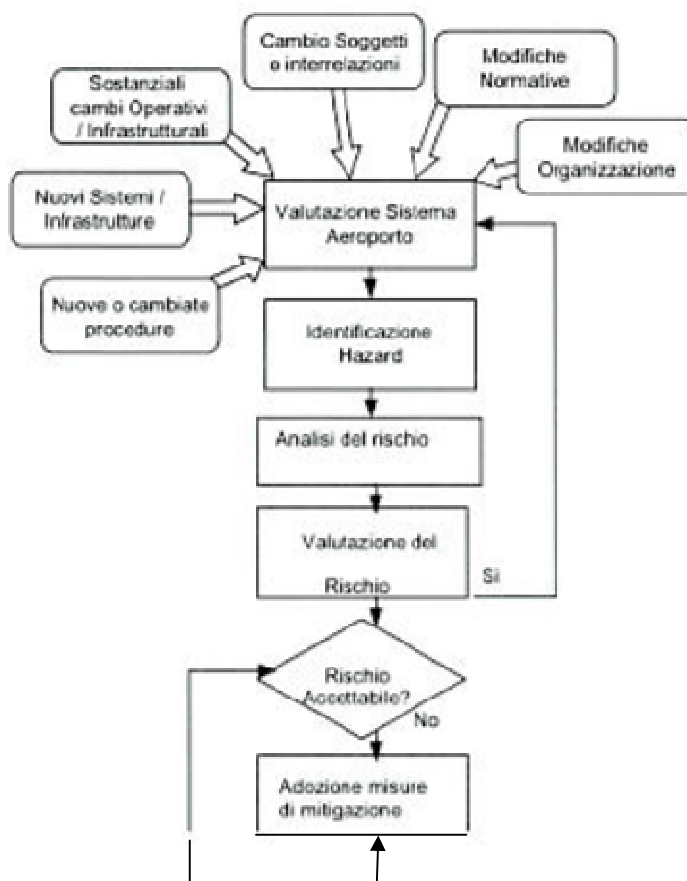



Fig. 2.4 – Processo di Risk Assessment

2.2.5.1 Identificazione dei pericoli (hazard)

I pericoli possono essere riconosciuti attraverso l’analisi degli eventi/incidenti occorsi (con metodo reattivo) oppure in modo sistematico, prima che il pericolo conduca ad un inconveniente (sicurezza proattiva e/o predittiva).

Si definisce sicurezza proattiva l’adozione di un approccio che si basa sulla prevenzione attraverso l’identificazione delle situazioni foriere di potenziale pericolo (*hazard*), e l’introduzione di misure di mitigazione dei rischi prima che un evento accada.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

La sicurezza proattiva si differenzia dalla sicurezza reattiva che invece si realizza nella determinazione delle cause che hanno originato un evento occorso, con il fine di mettere in campo azioni che ne impediscano il ripetersi.

La sicurezza predittiva, infine, prevede l’adozione di strumenti che consentano il continuo monitoraggio del sistema, al fine di riscontrare l’insorgere di tendenze negative, il divergere dai livelli prefissati.

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, le rilevazioni di dati di safety performance, i risultati delle investigazioni.

I pericoli principali (*Hazards*) sono raggruppati nei seguenti gruppi:

ambientali (NH): sono legati ad avverse condizioni meteorologiche (nebbia, neve, ecc.), ad eventi geofisici (terremoti, eruzioni, ecc.), al contesto geografico (mari, fiumi, montagne, ecc.), alla fauna selvaggia ed agli eventi di sanità pubblica (influenze, epidemie, ecc.);

tecnici (TH): sono i pericoli insiti nei sistemi tecnologici. Comprendono l’avaria dei sistemi o delle loro parti, la manutenzione, gli strumenti in uso, le specificità delle infrastrutture e degli equipaggiamenti;

economici (EH): sono i pericoli insiti nell’ambiente socio-politico di produzione del servizio in esame, quali la crescita economica, la recessione, i costi ecc.;


generici (GH): sono stati assunti quali pericoli generici i seguenti: FOD in area di manovra, FOD sull’APRON, interferenze tra viabilità perimetrale ed aree di manovra Enti di Stato ed Aeroclub, lavori nel sedime aeroportuale

ostacoli alla navigazione (OS): in particolare gli ostacoli foranti la superficie di salita al decollo.

Nella singola valutazione di un’attività o processo o evento, per quanto semplice esso possa essere, sono molteplici i fattori che hanno l’occasione di costituire un pericolo.

Di seguito è riportata la lista degli elementi tipici che costituiscono pericoli:

- fattori di progetto (equipaggiamenti/attrezzature, materiali, infrastrutture, processi);
- procedure (documentazione, criticità sotto condizioni operative reali);
- personale (politiche di assunzione, addestramento, gestione, motivazione, retribuzione);
- fattori organizzativi (quali compatibilità tra fini produttivi e obiettivi di sicurezza, allocazione delle risorse, cultura di sicurezza aziendale);
- regolamentazione (certificazioni di uomini, mezzi, procedure, applicabilità e applicazione di norme nazionali e internazionali, adeguata sorveglianza);
- ambiente di lavoro (rumore, vibrazioni, illuminazione, vivibilità, disponibilità dei dispositivi di protezione);

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- comunicazione (i mezzi in uso siano essi informatici o linguistici, la terminologia utilizzata, comprensione e barriere dovute alla lingua o a sistemi non idonei per garantire trasmissioni chiare e inequivocabili);
- difese (installazione di sistemi di allerta ed emergenza, tolleranza agli errori, difetti e malfunzionamenti di equipaggiamenti, sistemi e procedure);
- prestazioni dell’essere umano (solo per quanto riguarda la diminuzione delle prestazioni per ragioni mediche e limitazioni fisiche).

Lo studio sull’individuazione del pericolo nasce dalla cooperazione del Safety Manager con le unità operative interessate nei singoli processi esaminati (SAG) .

Il risultato è un’analisi che elenca le funzioni di un sistema, individua le possibili avarie, le condizioni in cui esse possono verificarsi e le loro conseguenze sull’intero sistema.

In conformità ai canoni di tracciabilità richiesti, lo studio di identificazione dei pericoli viene documentato a mezzo della “Identificazione dei Pericoli per Mappatura delle Attività”.

Questo documento è composto da una tabella dove sono listate 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:


1. un identificativo univoco per ogni singola attività
2. descrizione procedura, processo, evento analizzato
3. il riferimento ai documenti che regolano l’oggetto dello studio (quindi procedure interne, istruzioni operative, manuali d’azienda, ordinanze aeroportuali...)
4. le unità/settori coinvolti, il personale di riferimento per l’esecuzione dell’attività
5. i soggetti terzi coinvolti (Compagnie Aeree, Handler, Enti, Assistenza alla Navigazione...)
6. eventuale interazione di società esterne/ditte terze
7. gli eventuali mezzi/strumenti/attrezzature in uso (comprensivi dei sistemi informatici: hardware e software se previsti)
8. la lista dei pericoli identificati
9. le possibili conseguenze dei pericoli
10. il riferimento all’identificativo della eventuale scheda da valutazione del rischio associata.

2.2.5.2 Analisi dei pericoli

L’analisi degli *hazards* consente la valutazione del livello di rischio associato e la successiva individuazione delle opportune misure di mitigazione/miglioramento. Lo scopo di tale analisi è quello di fornire una descrizione delle cause e delle conseguenze relative all’hazard e di processi e procedure di tipo preventivo e/o mitigativo posti in essere per l’hazard in questione.

Tutti gli hazards individuati dal Gestore sono gestiti attraverso un monitoraggio continuo.

La priorità all’aggiornamento delle valutazioni del rischio con il metodo Bow tie, di seguito descritto, è basata sulle criticità identificate da tutta l’organizzazione attraverso il sistema di reporting e di auditing.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Il processo di analisi basato sulla metodologia Bow tie può essere schematizzato nelle seguenti quattro fasi :

Fase 1 – individuazione del Undesirable Operational State (UOS)

La prima fase consiste nell’individuare dell’evento indesiderato in relazione all’hazard, ovvero la fase, in uno scenario di incidente, si è sul punto di evitare l’incidente solo grazie ad efficaci barriere di mitigazione.

Fase 2 – Individuazione delle minacce (threat)

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

Fase 3 – Individuazione delle conseguenze (consequences)

L’individuazione delle conseguenze consiste nella valutazione di potenziali lesioni a personale o passeggeri, danni a mezzi attrezzature o infrastrutture, inabilità ad eseguire una determinata funzione come effetto del UOS.

Nell’ambito dell’attività del SMS, l’individuazione delle conseguenze consiste, ove possibile, nella ricerca delle tipologie di occorrenze correlate all’hazard. Tali occorrenze sono, infatti, di consueto le conseguenze degli UOS individuati per ogni hazard.

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


Fase 4 – Individuazione delle barriere

Le barriere possono essere di tipo preventivo o di mitigazione; le prime costituiscono un elemento di controllo al fine di ridurre la possibilità di manifestazione del UOS a fronte di una determinata minaccia; le seconde costituiscono un elemento di mitigazione delle possibili conseguenze derivanti dal UOS.

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

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

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

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

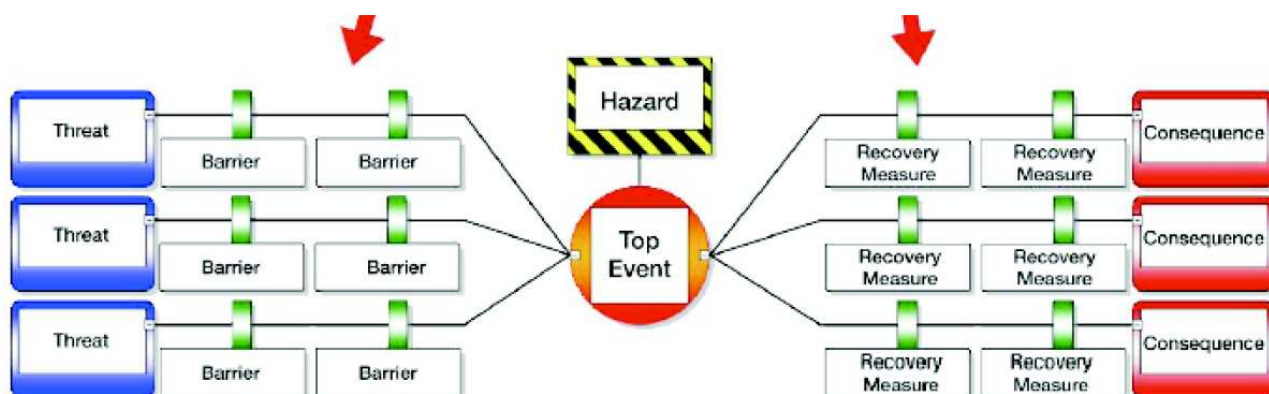


Fig. 2.5 – Rappresentazione della metodologia Bow tie

La fase di analisi viene svolta nell'ambito del SAG, coordinato da personale SMS con il coinvolgimento di personale esperto interno o esterno ad AdP.

2.2.5.3 Valutazione del rischio

A seguito del processo di identificazione dei pericoli per mappatura delle attività e delle loro possibili conseguenze, il Safety Manager e/o il Deputy Safety Manager, al fine di determinare il rischio associato a tale attività e con il coinvolgimento dei Nominated persons e degli altri soggetti eventualmente interessati, procede/ono con la valutazione del rischio (Risk Assessment) e conseguentemente provvede a redigere una Scheda di valutazione con l'individuazione delle azioni correttive necessarie da mettere in atto.

Il rischio è definito come “espressione dell'impatto dell'evento indesiderato in termini di severità e probabilità dell'evento stesso”.

Il metodo di studio di valutazione del rischio adottato da Aeroporti di Puglia si ispira alle linee guida tracciate dall'ICAO e dal documento ENAC “Il Safety Management System – Linee Guida e Strategie”.


Il metodo di valutazione si basa sull'identificazione di 5 (cinque) livelli per la probabilità che accada e altrettanti 5 (cinque) livelli per la severità dell'evento.

Non si esclude che in funzione delle tipicità dei singoli processi, oggetto di studio, si possano adottare modelli con livelli di dettaglio e complessità differenti.

Pertanto, valutare il rischio associato ad un pericolo coincide con l'analisi della probabilità di accadimento e la severità delle conseguenze peggiori, verificabili al concretizzarsi del pericolo.


2.2.5.3.1 Probabilità

La possibilità di accadimento di un evento è determinata da quante volte un evento si verifica.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Nelle tabelle 2.3 e 2.4 sono identificati 5 livelli di probabilità definiti con un aggettivo, ad ognuno di questi è associata una descrizione ed è assegnato un numero crescente con la probabilità di accadimento.

Definendo la probabilità con aggettivi, si compie una valutazione qualitativa, associando ad essa un peso compreso tra 1 e 5 si compie una valutazione quantitativa.

| DEFINIZIONE | SIGNIFICATO | VALORE | FREQUENZA |
|--|---|--------|--|
| Frequente Maggiore di 10^{-3} | - Probabile che accada molte volte (è occorso frequentemente) | 5 |  |
| Occasionale Tra 10^{-5} e 10^{-3} | - Probabile che accada qualche volta (è occorso qualche volta) | 4 | |
| Remoto Tra 10^{-7} e 10^{-5} | - Improbabile ma possibile che accada (è occorso molto raramente) | 3 | |
| Improbabile Tra 10^{-9} e 10^{-7} | - Molto improbabile (senza riscontri che sia accaduto) | 2 | |
| Estremamente improbabile Minore di 10^{-9} | - Pressochè improbabile che accada | 1 | |

Tab. 2.3 – Probabilità dell'evento

Tabella ICAO: safety risk probability table


| | Meaning | Value |
|-----------------------------|---|----------|
| Frequent | Likely to occur many times (has occurred frequently) | 5 |
| Occasional | Likely to occur sometimes (has occurred infrequently) | 4 |
| Remote | Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely) | 3 |
| Improbable | Very unlikely to occur (not known to have occurred) | 2 |
| Extremely improbable | Almost inconceivable that the event will occur | 1 |

Tab. 2.4 – Safety risk probabilità table

2.2.5.3.2 Severità


La severità è un parametro determinato dalla condizione potenzialmente più critica, associata ad un pericolo, che può realizzarsi e che è indipendente dalla valutazione della frequenza di accadimento della condizione stessa.

Nelle tabelle 2.5 e 2.6 sono identificati 5 livelli di severità definiti con un aggettivo, ad ognuno di questi è associata una descrizione ed è assegnato un valore espresso con una lettera, da A ad E.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Definendo la severità con aggettivi si compie una valutazione qualitativa, associando ad essa un peso compreso tra A ed E si compie una valutazione quantitativa.

Le tabelle 2.5 e 2.6 che seguono sono utilizzate per quantificare (colonna valore) la severità associata alle conseguenze di un pericolo allo studio.


| DEFINIZIONE | SIGNIFICATO | VALORE | GRAVITÀ |
|---------------------|---|----------|--|
| Catastrofico | - Equipaggiamento Distrutto - Morti Plurime | A |  |
| Pericoloso | - Estesa diminuzione dei margini di sicurezza, condizione di stress, o un carico di lavoro tali che l'operatore ha la convinzione di non poter adempiere il proprio compito completamente e accuratamente - Feriti Gravi o morti - Gravi danneggiamenti | B | |
| Maggiore | - Significativa diminuzione dei margini di sicurezza, riduzione dell'abilità di fronteggiare condizioni operative avverse quali conseguenze di un incremento del carico di lavoro, o di condizioni che comportino il deterioramento dell'efficienza - Ferimenti - Inconveniente grave | C | |
| Minore | - Disturbo - Limitazione Operativa - Utilizzo di Procedure di Emergenza - Inconveniente | D | |
| Trascurabile | - Piccole Conseguenze | E | |

Tab. 2.5 – Severità dell'evento

Tabella ICAO: safety risk severity table

| Severity of occurrence | Meaning | Value |
|------------------------|--|----------|
| Catastrophic | <ul style="list-style-type: none"> Equipment destroyed Multiple deaths | A |
| Hazardous | <ul style="list-style-type: none"> A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely Serious injury Major equipment damage | B |
| Major | <ul style="list-style-type: none"> A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of increase in workload, or as a result of conditions impairing their efficiency Serious incident Injury to persons | C |
| Minor | <ul style="list-style-type: none"> Nuisance Operating limitations Use of emergency procedures Minor incident | D |
| Negligible | <ul style="list-style-type: none"> Little consequences | E |

Tab. 2.6 – Safety risk severity table

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  AEROPORTI DI PUGLIA | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.2.5.3.3 Matrice del rischio

Per ottenere una valutazione del rischio completa, si combinano i termini severità e probabilità, tramutando il rischio in una combinazione alfanumerica.

Tale operazione è agevolata graficamente dall’uso della matrice di valutazione del rischio, che combinando la severità in ascissa e la frequenza in ordinata, restituisce l’indice di 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 |


Tab. 2.7 – Matrice di valutazione del Rischio

Tabella ICAO: Safety risk assessment matrix

| Risk probability | Risk severity | | | | |
|---------------------------|-------------------|----------------|------------|------------|-----------------|
| | Catastrophic A | Hazardous B | Major C | Minor D | Negligible E |
| Frequent 5 | 5A | 5B | 5C | 5D | 5E |
| Occasional 4 | 4A | 4B | 4C | 4D | 4E |
| Remote 3 | 3A | 3B | 3C | 3D | 3E |
| Improbable 2 | 2A | 2B | 2C | 2D | 2E |
| Extremely improbable 1 | 1A | 1B | 1C | 1D | 1E |

Tab. 2.8 – safety risk assessment matrix

Per una corretta determinazione del rischio occorre considerare e valutare opportunamente l’efficacia delle difese così come comprenderne le deficienze, già dalla fase di identificazione del

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

pericolo, considerando che di fatto, nella fase successiva, la mitigazione dei rischi coinciderà con la messa in pratica di nuove difese o il rinforzo di quelle esistenti.

Disporre di un opportuno apparato documentale completo di dati storici è indispensabile al processo di valutazione della probabilità associata ad un rischio; qualora non si disponga di uno storico adeguato, la valutazione delle probabilità non potrà che basarsi sullo studio di casi analoghi occorsi altrove o, in caso contrario, su una condivisione delle opinioni dei soggetti partecipanti allo studio di Risk Assessment.


2.2.6 Monitoraggio dell’implementazione e dell’efficacia delle azioni di safety e delle misure di mitigazione del rischio.

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

Nella matrice di valutazione, in base a dove il rischio stimato si colloca, ad esso risulta associato un indice che a priori è soggetto ad un criterio di accettabilità, come riassunto nelle Tabelle 2.9 – 2.10 “Matrice di Tollerabilità del Rischio”.

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

Tab. 2.9 – Matrice di tollerabilità del rischio

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| Suggested criteria | Assessment risk index | Suggested criteria |
|--------------------|--|--|
| Intolerable region | 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A | Unacceptable under the existing circumstances |
| Tolerable region | 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C | Acceptable based on risk mitigation. It may require management decision. |
| Acceptable region | 3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E | Acceptable |

Tab. 2.10 – Safety risk tolerability matrix

In seguito alla valutazione un rischio potrà essere:

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 cancellazione della particolare attività/processo).

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.


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 compila la relativa “Scheda di Valutazione del Rischio”, nella quale vengono evidenziati gli esiti dello Studio, in termini di accettabilità del rischio, con l’individuazione delle azioni mitigatrici.

Il Safety Manager provvede a trasmettere tale Scheda al Nominated person/Post Holder interessato, per l’applicazione delle necessarie azioni di mitigazione da mettere in atto, fornendo riscontro all’Accountable Manager.

Il Safety Manager verifica successivamente l’efficacia delle azioni adottate.

In presenza di situazioni che possano portare a penalizzazioni operative o investimenti significativi per l’adozione delle azioni correttive, la decisione dovrà essere assunta dopo aver acquisito il parere del Safety Board, opportunamente convocato.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Le azioni correttive che rivestono carattere di urgenza verranno adottate dal Nominated person o Post Holder interessato, sentito il parere del Safety Manager, ferma restando l'acquisizione a posteriori del parere del Safety Board.

Le figure 2.6 e 2.7 che seguono spiegano dettagliatamente il processo di gestione del rischio.

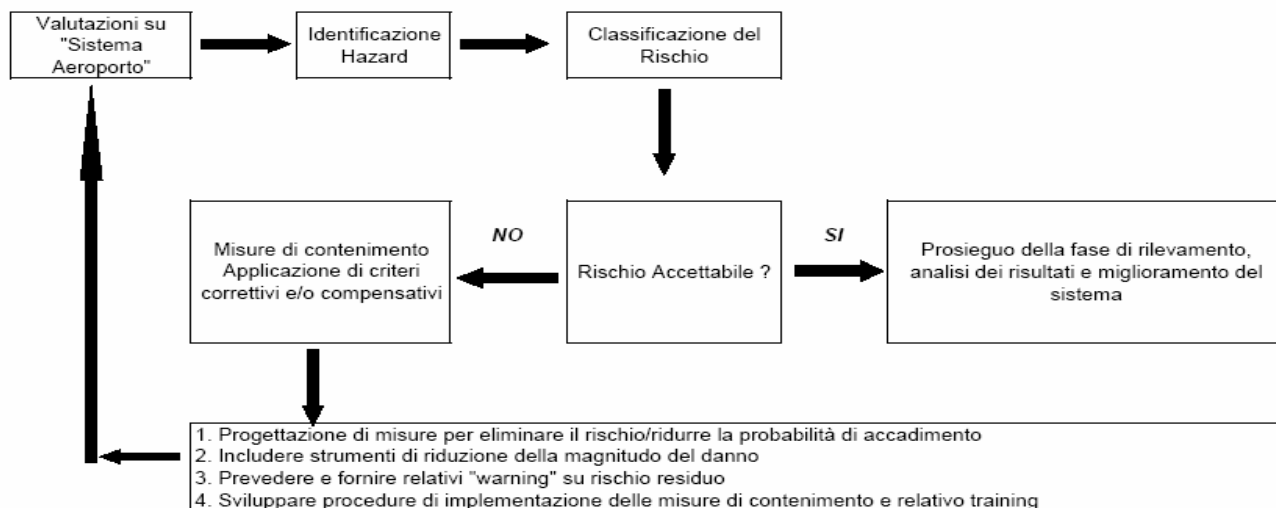


Fig. 2.6 – Processo gestione del rischio

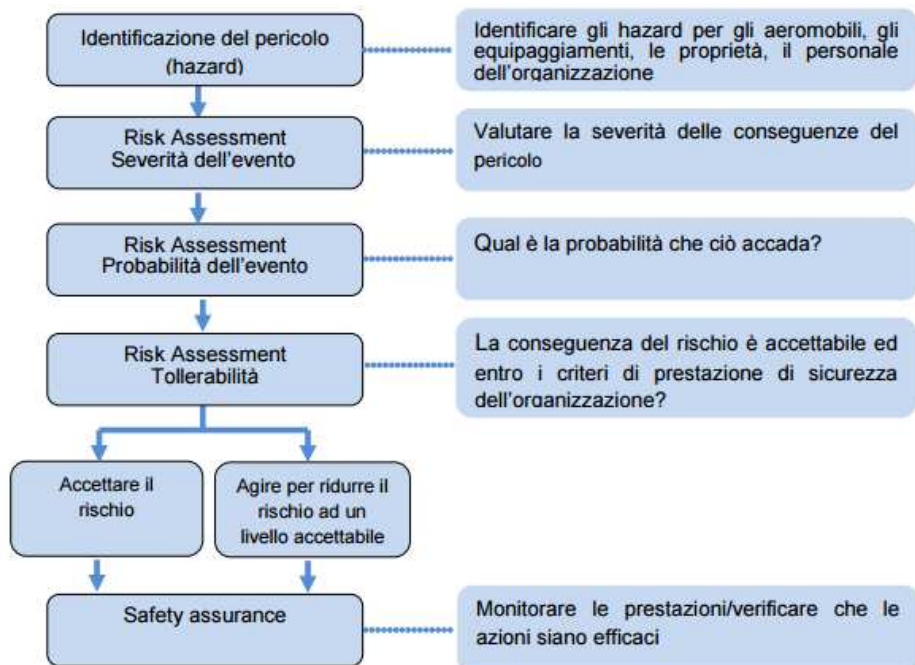



Fig. 2.7 – Altra rappresentazione del processo gestione del rischio

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Il controllo sull'attuazione delle azioni mitigatrici viene svolto dal Compliance Monitoring Manager, attraverso attività di auditing.

Il Safety Manager sulla base delle risultanze rinvenienti dalle attività di auditing eseguirà gli approfondimenti di propria competenza che seguono:

- Valutazione dell'efficacia delle difese (tecnologie, addestramento e regole) già in essere contro i rischi valutati (probabilità e severità)
- Rinforzo e integrazione delle barriere esistenti
- Misurazione del rischio residuo
- Analisi di conferma dell'efficacia delle azioni correttive (valutando se le azioni correttive hanno introdotto nuovi rischi, sono appropriate, sono sufficienti).

In ogni caso, ad eccezione di quello in cui un'attività sia stata soppressa, lo studio andrà ripetuto nei tempi a seguire per riverificare il valore dei rischi associati ai pericoli nei confronti dei livelli di sicurezza fissati, e conseguentemente vagliare la necessità di adottare nuove azioni di controllo.


2.2.7 Monitoraggio delle safety performance

Gli obiettivi di sicurezza che Aeroporti di Puglia si prefigge sono:

- la rispondenza delle infrastrutture di volo e degli impianti di competenza agli standards nazionali ed internazionali;
- la redazione e continua revisione delle procedure operative affinché siano sempre conformi ai dettati nazionali e internazionali;
- 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, Auditing, garantendone una gestione proattiva;
- la sensibilizzazione alla necessità di segnalare ogni evento che possa avere impatto sulla safety attraverso la compilazione del Ground Safety Report;
- implementazione della Safety Net connessa con la procedura di rifornimento di carburante degli aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di sbarco/imbarco.


Al fine di verificare il perseguimento degli obiettivi, questi vengono quantificati a mezzo di indicatori di performance (Safety Performance Indicator – SPI), identificati dal Safety Manager e formalizzati a firma dell'Accountable Manager in sede di Safety Board.

Allo scopo del continuo miglioramento, obiettivi ed indicatori sono rivalutati almeno annualmente in sede di Safety Board.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

La verifica del raggiungimento dei suddetti obiettivi viene effettuata sulla base delle variazioni riscontrate, in aumento o in diminuzione, in relazione agli indicatori stabiliti. Di seguito, è riportata una lista di indicatori di performance applicabili e adottati da Aeroporti di Puglia:

| | SPI | Descrizione | Formula |
|---|--|---|--|
| 1 | Internal voluntary reporting rate | Cultura al voluntary reporting da parte del personale ADP | Rapporto tra la differenza del n° di segnalazioni ricevute da ADP e il n° di segnalazioni con danneggiamento/feriti/runway incursion ricevute da ADP rispetto al n° di movimenti, moltiplicato per 1000. |
| 2 | External voluntary reporting rate | Cultura al voluntary reporting da parte di tutti gli enti aeroportuali escluso il personale ADP | Rapporto tra la differenza del n° di segnalazioni ricevute da enti esterni e il n° di segnalazioni con danneggiamento/feriti/runway incursion ricevute da enti esterni rispetto al n° di movimenti, moltiplicato per 1000. |
| 3 | Aircraft ground damage rate | Danneggiamenti ad aeromobili in movimento o parcheggiati (esclusi danneggiamenti legati a cause tecniche o birdstrike) | Rapporto tra il n° di segnalazioni di danneggiamento agli aa/mm e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aa/mm |
| 4 | Vehicle - vehicle collision rate | Collisioni tra mezzi | Rapporto tra il n° di segnalazioni di collisioni tra mezzi in airside e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aa/mm |
| 5 | Vehicle - infrastructure collision rate | Collisioni tra mezzi ed infrastrutture (rientrano in quest'indicatore solamente danneggiamenti verso infrastrutture/impianti aeroportuali a servizio di aeromobili/passeggeri con evidenza del mezzo coinvolto) | Rapporto tra il n° di segnalazioni di impatti di mezzi in airside verso infrastrutture/impianti aeroportuali e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aa/mm |
| 6 | Injuries rate | Passeggeri/operatori feriti o deceduti in airside | Rapporto tra il n° di segnalazioni di persone ferite/decedute e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aeromobili |
| 7 | Near collision with aircraft by vehicle | Mancate precedenzae aeromobili | Rapporto tra il n° di segnalazioni di mancate precedenzae aeromobili e il n° di movimenti aa/mm, per 1000 movimenti aeromobili |
| 8 | Runway Incursion rate | Incorretta presenza di aeromobili, veicoli, persone nell'area a protezione della pista | Rapporto tra il n° di eventi di runway incursion e il n° di movimenti aamm, per 1000 movimenti aeromobili |
| 9 | BRI2 | Birdstrike risk index | Si rimanda all'allegato 6 della Circolare ENAC APT-11. |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Coerentemente con la propria Safety Policy, Aeroporti di Puglia si pone l'obiettivo di contribuire ad un costante miglioramento in termini di livelli di Safety in relazione agli indicatori adottati. Con cadenza annuale vengono pertanto definiti dal Safety Board i target numerici dei SPI.

In riferimento al DOC 9859 ICAO (Appendix 4), al fine di monitorare periodicamente l'andamento dei suddetti indicatori di Safety, sono stati definiti, per ogni indicatore, tre corrispondenti livelli di allerta (alert level). I valori sono basati sulle performance ottenute in un determinato periodo di riferimento (minimo annuale) e dipendono dalla deviazione standard rispetto alla media che caratterizza i dati considerati.

I livelli di allerta definiscono il trend anomale/inaccettabile durante uno specifico periodo di monitoraggio.

In particolare un'allerta si manifesterà qualora si verificasse una delle seguenti situazioni:

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

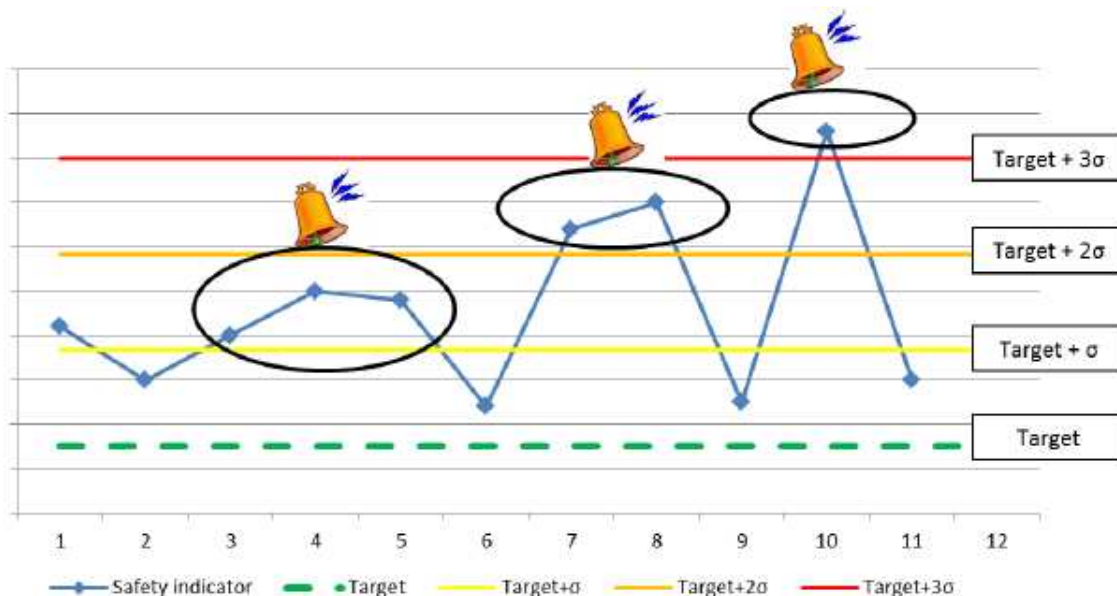



Fig. 2.8 – trend dei SPI

Il Safety Manager, coadiuvato dal Safety Service Office, monitora gli indicatori perché al verificarsi di una tendenza che mostri il probabile superamento di uno dei suddetti target, ne dia "allarme" in sede

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

di Safety Board, proponendo azioni correttive da identificare in collaborazione con i responsabili dei settori operativi interessati dal particolare indicatore.

2.2.8 Safety Reporting

Uno strumento indispensabile alla gestione della Safety è il Reporting, attività sistematica di raccolta di eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali ai fini del monitoraggio degli standard di sicurezza.

L’elaborazione e l’analisi dei dati raccolti consente al sistema di documentare in maniera continuativa lo “stato dell’arte” della Safety aeroportuale, offrendo una visione globale dei risultati raggiunti e un adeguato feed-back ai responsabili dei vari settori ed ai vertici aziendali sulle prestazioni del sistema. Ogni passaggio deve essere documentato, controllato ed archiviato allo scopo di assicurarne la tracciabilità.

L’efficacia del Reporting System ha origine nella condivisione della pratica di segnalazione da parte di tutti i soggetti operanti in aeroporto.

Per questa ragione, tutti gli operatori aeroportuali sono tenuti a collaborare con i programmi di sicurezza dell’aeroporto, riportando immediatamente qualsiasi evento che possa avere o abbia avuto un impatto sulla Safety (Reg. ENAC Costruzione Esercizio Aeroporti Cap. 1 par. 5.6 – Circolare ENAC APT/22 par. 12).

La mancata segnalazione costituisce un fatto grave in quanto può dar luogo ad eventi che si manifestano inaspettatamente.

Ogni soggetto operante in aeroporto deve individuare le figure professionali che hanno l’obbligo di compilare il rapporto “Ground Safety Report” predisposto da Aeroporti di Puglia.

La gestione del Reporting System compete al Safety Manager ed i risultati delle analisi che ne scaturiscono sono oggetto della valutazione in sede di Safety Board.


2.2.8.1 Modalità di segnalazione di eventi aeronautici

E’ fatto obbligo ad ogni soggetto operante in air-side di segnalare, quanto prima, al Safety Manager e ai suoi collaboratori, al Compliance Monitoring Manager e ai Post Holder, attraverso la casella di posta elettronica dedicata, qualsiasi evento di cui sia testimone.

Tale obbligo di segnalazione è previsto per quanto attiene a.

- Evento (ai sensi del Decreto Legislativo 213/06):
- Incidente (Rif. Regolamento UE n. 996/2010 – Circolare ENAC GEN. 01-C):
- Inconveniente grave (Rif. Regolamento UE n. 996/2010 – Circolare ENAC GEN. 01-C)

Per segnalare un evento si utilizza prevalentemente il modulo relativo alla classe di evento (**Ground Safety Report** – Modelli riportati in Appendice 2.B.2).

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Allo scopo di agevolare la catalogazione e l’analisi degli eventi riportati, i GSR sono stati suddivisi in gruppi (allo stato in 13 gruppi, corrispondenti agli eventi più comuni che si sono registrati sullo Scalo nell’ultimo biennio); ciascun gruppo è ulteriormente suddiviso in sottoclassi secondo la tassonomia ADREP ICAO.

Il citato modulo è oggetto di costante valutazione di efficacia e conseguente revisione da parte del Safety Manager, anche in funzione dei contenuti del Reporting.

Al fine di poter unificare e standardizzare le segnalazioni viene fornito anche il Safety Report Form (Appendice 3.B.2, nella versione originale in lingua inglese) elaborato dall’Italian Flight Safety Committee ed allegato alla circolare ENAC APT-22, quale guida compatibile con il sistema di segnalazione obbligatoria eE-MOR per la modalità di redazione dei rapporti relativi agli eventi di pertinenza.

Il documento GSR, compilato dall’operatore in ogni sua parte, deve essere inoltrato quanto prima dal Responsabile di settore, che lo sottoscrive, al Safety Manager, e ai suoi collaboratori, e ai Nominated Person:

- alla casella di posta elettronica safetybari@aeroportidipuglia.it;
- in formato cartaceo al n. fax 080 5800225.

Il GSR, con riferimento alla qualità dell’informazione, viene preliminarmente verificato dal Nominated person servizi operativi e dallo stesso sottoscritto, con l’inserimento del numero di classificazione di GSR di riferimento, e quindi inserito nel protocollo di gestione aziendale mentre il Safety Service Office provvede ad inserirlo nel record keeper specifico “GSR”.

2.2.8.2 Procedura di Riporto Obbligatorio all’Autorità Aeronautica

La normativa vigente (Decreto Legislativo 213/06 – Reg. (UE) n. 2015/1018 – Circolare ENAC GEN-01C) riporta una lista di eventi aeronautici da segnalare¹ obbligatoriamente all’Autorità Aeronautica entro 72 ore dal momento in cui se ne viene a conoscenza.


A titolo esemplificativo e non esaustivo, si riportano gli eventi da segnalare², indicati nel Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018, a cui si rimanda per l’elenco completo:

a. Eventi relativi ad aeromobili ed ostacoli

1. Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo (anche veicolo).
2. Impatto con fauna compresi i volatili.
3. Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista.

¹ Un riporto di questo tipo prende il nome di MOR (*Mandatory Occurrence Report*), se l’inoltro avviene a mezzo e-mail viene indicato come e-MOR (*electronic-MOR*) ed infine se si utilizzano i modi specificati da ENAC il riporto viene indicato quale e-MOR (ENAC e-MOR) introdotto nel 2007 all’interno dell’ESSI (European Safety Strategy Initiative).

² L’elenco completo degli eventi da segnalare è riportato negli Allegati da I a V del Reg. (UE) n. 2015/1018.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |


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

b) Degrado o interruzione totale di servizi o funzioni

1. Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni tra:
 - i. aeroporto, veicolo o altro personale di terra e unità dei servizi di traffico aereo o unità di servizio di gestione del piazzale;
 - ii. unità di servizio di gestione del piazzale e aeromobile, veicolo o unità di servizi di traffico aereo.
2. Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti.
3. Carenze significative nell'illuminazione, la marcatura o la segnaletica dell'aeroporto.
4. Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto.
5. Servizi di salvataggio e antincendio non disponibili come previsto dai requisiti in vigore

c) Altri eventi


1. Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni e negli impianti aeroportuali che hanno o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.
2. Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba).
3. Mancata comunicazione di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

4. Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Anti-icing) mancante, non corretto o inadeguato.
5. Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.
6. Caricamento di carburante contaminato o di tipo non adeguato o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, lubrificanti e acqua potabile)
7. Mancata sistemazione di cattive condizioni della superficie della pista.
8. Qualsiasi evento nel quale la prestazione umana ha contribuito direttamente o potrebbe aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

d) Eventi specifici relativi ai servizi di assistenza a terra

1. Gestione o imbarco non conforme di passeggeri, bagagli, posta o merci, che può avere conseguenze significative sulla massa e/o il bilanciamento dell'aeromobile (inclusi errori significativi nei calcoli del foglio di carico).
2. Rimozione dei dispositivi di imbarco che comporta un possibile rischio per gli occupanti dell'aeromobile.
3. Stivaggio o vincolo non conforme di bagagli, posta o merci che potrebbe mettere in pericolo l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.
4. Trasporto, tentato trasporto o gestione di merci pericolose che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo la sicurezza delle operazioni o ha portato a una condizione di non sicurezza (per esempio: inconveniente o incidente con merci pericolose secondo la definizione contenuta nelle Istruzioni Tecniche dell'ICAO (3)).
5. Non conformità concernente la riconciliazione di bagagli o passeggeri.
6. Non conformità alle procedure prescritte di assistenza e servizi a terra dell'aeromobile, in particolare per quanto riguarda le procedure antighiaccio, di rifornimento di carburante od di carico, incluso un posizionamento non corretto o la rimozione di attrezzatura.
7. Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.
8. Carico di quantitativi di carburante inadeguati che potrebbero compromettere l'autonomia, le prestazioni, il bilanciamento o la resistenza strutturale dell'aeromobile.
9. Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, olio e acqua potabile).
10. Guasto, malfunzionamento o difetto di un'apparecchiatura utilizzata per l'assistenza a terra, che ha causato o potrebbe causare un danno all'aeromobile [ad esempio: barra di traino o GPU (gruppo per l'alimentazione a terra)].
11. Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Anti-icing) mancante, non corretto o inadeguato.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

12. Danni all'aeromobile causati da attrezzature di assistenza a terra o da veicoli, compresi danni non comunicati precedentemente.

13. Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

Il Safety Manager deve valutare tra tutte le segnalazioni ricevute quali devono essere segnalate obbligatoriamente (e-MOR) secondo la lista sopra citata.



Fig. 2.10 – Segnalazione eventi e-MOR

L’inoltro del MOR eseguito dal personale abilitato di Aeroporti di Puglia deve essere effettuato, entro ulteriori 72 ore dalla ricezione della segnalazione dell’accadimento.

Le modalità di segnalazione obbligatoria degli eventi sono le seguenti (Circolare ENAC GEN- 01 C):


- trasmissione online con il sistema eE-mor WebDAS;
- trasmissione tramite un software SMS in grado di produrre ed inviare file in un formato definito E5X o direttamente tramite il software Eccairs.

Aeroporti di Puglia ha ottenuto da ENAC l’accreditamento per la trasmissione delle segnalazioni obbligatorie al suo Safety Data Base System attraverso la trasmissione online con il sistema eE-mor WebDAS.

Tenuto conto che l’autenticazione informatica, in accordo al D.L.vo 196/2003 avviene a livello individuale, nel caso in cui occorresse richiedere un nuovo accreditamento o le credenziali ottenute siano state perse, si dovrà inoltrare la richiesta ad ENAC tramite la compilazione dell’apposito modulo secondo le modalità previste sul sito Web di ENAC e comunicando il nominativo e la posizione della figura responsabile che ha perso o che dovrebbe acquisire le nuove credenziali.

Tutti gli eventi “wildlife strike including birdstrike” devono essere inseriti nel sistema eE-MOR e, qualora essi non siano classificabili come “accident” o “serious incident”, dovranno essere classificati come “incident”, dove tale definizione ricomprende tutti gli eventi riportati nel Doc. 9137 Parte 3 dell’ICAO, compresi gli “unconfirmed strikes”.

La funzione di “responsabile del reporting”, per quanto attiene alla gestione del sistema di reporting interno e alla confidenzialità delle informazioni, è assolta dal Safety Manager.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.2.8.3 Comunicazioni degli “incidenti” e degli “inconvenienti gravi”

Nel caso l’evento da segnalare sia un incidente o un inconveniente grave, l’evento viene anche segnalato, da parte del Safety Manager o suo delegato, entro 60 minuti all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV). Il rispetto di tale tempistica è di fondamentale importanza per consentire all’ANSV di attivarsi e di dare le disposizioni necessarie per evitare che vadano compromesse evidenze importanti per l’inchiesta di sicurezza.

La comunicazione potrà essere assolta utilizzando l’apposito modello predisposto dall’ANSV ed allegato (vedi allegato 3).

Le comunicazioni vanno trasmesse all’ANSV per email o per fax:

- email: safety.info@ansv.it
- fax: +39 06 8273672; +39 06 8273822

La comunicazione dovrà essere inoltrata anche ad ENAC Direzione Operazioni Sud ed ENAC Direzione Aeroportuale.

Al fine di favorire comunque la tempestiva attivazione dell’ANSV e consentire così a quest’ultima di dare le opportune istruzioni per evitare che evidenze utili all’inchiesta di sicurezza vadano disperse, resta comunque auspicabile che la comunicazione all’ANSV sia fatta anche per le vie brevi, utilizzando il seguente numero di telefono, operativo H24:

- tel.: +39 06 82078207

Le comunicazioni devono riportare nell’oggetto la dicitura “comunicazione di incidente/inconveniente grave” devono contenere, dove applicabili le seguenti informazioni:

- Identificazione e qualifica del soggetto che effettui la comunicazione con un recapito telefonico;
- Tipo e marche di identificazione dell’aeromobile coinvolto nell’evento;
- Luogo dell’evento, nel modo più circostanziato possibile;
- Data e ora UTC presunta dell’evento;
- Persone a bordo, con l’indicazione di eventuali persone ferite/decedute;
- Danni riportati dall’aeromobile;
- Se possibile, preliminare descrizione sintetica dell’evento;
- L’indicazione della presenza a bordo di eventuali merci pericolose.

Allegato 3

**MODELLO BASE PER LA COMUNICAZIONE IN FORMA CUMULATIVA
DI INCIDENTI/INCONVENIENTI GRAVI
(art. 4, comma 3, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18)**

[IL PRESENTE MODELLO, DI CONCERTO CON ANSV, PUÒ ESSERE ADATTATO E PERSONALIZZATO DALL'ORGANIZZAZIONE CHE EFFETTUI LA COMUNICAZIONE, IN RELAZIONE ALLA TIPOLOGIA DI ATTIVITÀ PRESTATI DALLA MEDESIMA ORGANIZZAZIONE]

ANSV
email: safety.info@ansv.it
fax: 06/8273672 - 06/8273822
tel: 06/82078207

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 9, comma 1, del regolamento UE n. 996/2010 la presente organizzazione¹ comunica quanto segue, in nome e per conto dei seguenti soggetti:

-² proprietario dell'aeromobile³;
-⁴ esercente del suddetto aeromobile;
-⁵ membri dell'equipaggio del suddetto aeromobile⁶.

Si è avuta conoscenza che in data⁷, presumibilmente alle ore UTC, in località⁸, all'aeromobile citato in premessa, operante il volo⁹, è occorso il seguente evento, che, alla luce delle definizioni contenute nell'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010, si ritiene classificabile come¹⁰;

.....¹¹

Luogo e data di compilazione:

Persona fisica che ha compilato il presente modello:¹²

¹ Indicare il nome della organizzazione, con il relativo indirizzo e recapito telefonico.

² Indicare il nome del proprietario dell'aeromobile coinvolto nell'evento.

³ Precisare tipo dell'aeromobile e marche di identificazione.

⁴ Indicare il nome dell'esercente dell'aeromobile coinvolto nell'evento.

⁵ Dei membri di equipaggio vanno indicati i nomi con le relative qualifiche. Nel caso si tratti di equipaggio plurimo e non sia agevole avere immediata certezza dei nominativi delle persone presenti a bordo, l'indicazione dei rispettivi nominativi sarà trasmessa all'ANSV il più presto possibile.

⁶ **Nel caso di una organizzazione che non operi aeromobili**, le indicazioni di cui alle note 2, 4 e 5 vanno sostituite con quelle di rispettivo interesse, tenuto conto di quanto previsto nella definizione di "persona coinvolta" di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.

⁷ Giorno, mese, anno (ad es. 01.01.2013).


⁸ Indicare nel modo più circostanziato possibile il luogo dell'evento.

⁹ Indicare il numero del volo, se applicabile.

¹⁰ Indicare se "incidente" o "inconveniente grave". La corretta classificazione finale dell'evento sarà comunque effettuata dall'ANSV, una volta acquisite le evidenze necessarie a tal fine. Tale classificazione potrebbe non coincidere con quella preliminare fatta da chi effettui la comunicazione.

¹¹ Se possibile, fare una preliminare sintetica descrizione dell'evento, indicando anche: il numero delle persone presenti complessivamente a bordo, con l'indicazione del numero delle persone eventualmente ferite/decedute; i danni subiti dall'aeromobile; la eventuale presenza a bordo di merci pericolose.

¹² Indicare, in stampatello, il nome e la qualifica della persona fisica che ha compilato il modello, con l'indicazione di un recapito telefonico ove poterla eventualmente contattare.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.2.8.4 Riporti confidenziali

Oltre ai riporti obbligatori (Mandatory Occurrence Report – MOR), volontari (GSR), sono ammessi anche riporti confidenziali (segnalazioni spontanee). Qualora, l'operatore intenda effettuare una segnalazione confidenziale, che riguardi prassi che rappresentino un pericolo (hazard) anche potenziale, o altra situazione compromettente la Safety, potrà scrivere direttamente al Safety Manager (ddauria@aeroportidipuglia.it) che analizzerà la segnalazione nel rispetto della riservatezza dell'operatore.

Nel caso in cui l'operatore voglia mantenere l'anonimato, potrà scrivere il proprio riporto anche in forma anonima ed imbucarlo in apposita cassetta, situata in aerostazione.

Il Safety Manager verificherà la segnalazione, solo dopo averne accertato la veridicità.

Aeroporti di Puglia SpA si rende garante che le informazioni riservate, raccolte con il sistema di Reporting, non avranno come scopo la ricerca di responsabilità personale, ma esclusivamente quello dell'individuazione delle cause e della dinamica degli eventi segnalati, al fine di una efficace prevenzione.

2.2.8.5 La Gestione dei dati

Aeroporti di Puglia ha attivato un database per la memorizzazione ed elaborazione elettronica dei dati riportati a mezzo GSR.

Il database di SMS è accessibile al solo personale che lo gestisce.

2.2.8.6 La Root Cause Analysis


L'analisi per individuare le cause e i fattori contribuenti al verificarsi di un evento viene svolta, quando necessaria, con la metodologia della Root Cause Analysis (RCA), riconosciuta come uno degli strumenti di analisi reattiva più efficaci che può aiutare le organizzazioni a raggiungere obiettivi di sicurezza e di miglioramento della qualità comprimendo il rischio di accadimento.

La RCA è costruita sulla premessa che vi siano molti soggetti coinvolti e tutti, in uno spirito di collaborazione, giocano un ruolo nel miglioramento del sistema.

La RCA consiste in un'analisi dettagliata degli eventi avversi ed include l'identificazione dei fattori primari che contribuiscono a un evento avverso, la determinazione delle strategie di riduzione del rischio, lo sviluppo di un piano di azione di miglioramento e successivi sistemi di misurazione per valutarne l'efficacia.

L'obiettivo principale della metodologia è quello di analizzare il processo che ha generato l'evento nella sua interezza e complessità per arrivare a comprendere in modo approfondito che cosa è successo, perché è successo e che cosa si può/deve fare per ridurre la probabilità che l'evento accada di nuovo.

Serve pertanto ad indagare le "radici" di un problema, al fine di determinare le soluzioni più appropriate.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Le cause radice si collocano generalmente a livello di latent failure, cioè a livello di organizzazione e di ambiente di lavoro.

Si parte dunque dagli errori riscontrati e si ricercano, attraverso il metodo induttivo, le cause basilari.

Il punto di partenza dell'Error Management è l'intervista all'operatore interessato dall'evento, resa in forma scritta attraverso la compilazione e il riporto, dall'operatore direttamente al Safety Service Office, della scheda in Appendice 4.B.2.

In tale scheda vengono valutati:

- fattori umani (skills, esperienza, stress, limiti fisiologici, ecc.)
- organizzativi (urgenza, pressioni ricevute, comunicazioni errate, formazione, ecc.)
- logistici (strumenti inadeguati, procedure, ecc.)

ciò allo scopo innanzitutto di distinguere tra "errori" e "violazioni" e, nel primo caso, cercare, ove possibile, di rimuovere "le trappole di errore" e rinforzare le difese interne dell'Organizzazione.

La RCA si conclude con l'individuazione di azione correttive (Raccomandazioni di sicurezza, Ordini di servizio, azioni di sensibilizzazione ecc.), se applicabili, per ciascuna delle cause individuate.

La tecnica impiegata per svolgere la R.C.A. è quella per mappe di processi che si articola secondo le seguenti fasi di studio:

A. Che cosa è successo? (Evento)


| | |
|--------------------------|---|
| Evento sentinella | Descrizione (rappresentare la sequenza di eventi) |
| | Quando è avvenuto (data, ora, condizioni meteo) |
| | Dove è avvenuto |

B. Come è successo? (Comportamento umano)

| | |
|---|---|
| Processo o attività in cui si è verificato | Quali sono le varie fasi del processo |
| | Quali fasi del processo sono coinvolte o hanno contribuito all'evento |
| | Procedure e modalità organizzative |

C. Perché è successo? (Fattori contribuenti direttamente collegati all'evento)

| | |
|----------------------|--|
| Risorse umane | Il personale è qualificato e formato? |
| | Come si può migliorare l'addestramento del |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  AEROPORTI DI PUGLIA | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | |
|---|---|
| | personale interno |
| Fattori umani | Quali sono i fattori umani rilevanti nella determinazione dell’evento |
| Fattori legati alla strumentazione | Come ha influito il funzionamento della strumentazione nella determinazione dell’evento |
| Fattori ambientali controllabili | Quali sono i fattori che hanno direttamente influenzato l’esito |
| Fattori esterni non controllabili | Quali sono i fattori al di fuori del controllo dell’organizzazione? |
| Altro | Ci sono fattori che hanno direttamente influenzato l’esito ? Quali altre strutture sono coinvolte ? |

D. Cosa si può/deve fare per ridurre la probabilità che l'evento accada di nuovo

| | |
|---|--|
| Processo di gestione del rischio | Individuazione delle azioni di miglioramento |
| | Ridefinirlo per eliminare o minimizzare il rischio |
| | Misurare i miglioramenti |
| | Comunicare gli avanzamenti ai responsabili |


Tab. 2.11– Root Cause Analysis

2.2.8.7 L’analisi dei dati

Dall’elaborazione e analisi dei dati pervenuti, il Safety Manager evince le performance inerenti la Safety aeroportuale attraverso il feed-back sulle prestazioni del sistema, avendo la raccolta dei dati la finalità di fornire una visione qualitativa e quantitativa dell’andamento evolutivo delle attività relativamente agli obiettivi di sicurezza prefissati.

Il Safety Manager tiene sotto controllo gli indicatori predefiniti ed analizza la tendenza di questi nel tempo, produce un report periodico in base al quale, in ambito di Safety Board, si valutano i risultati delle analisi.

Il Safety Manager rivaluta, in considerazione degli accadimenti, gli indicatori prescelti per suggerirne la revisione dell’Accountable Manager.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Qualora gli indicatori riportino valutazioni negative sia per quantità che per tendenza, il Safety Manager individua le misure correttive opportune oggetto di valutazione da parte dell'Accountable Manager nell'ambito del Safety Board.

2.2.8.8 L'investigazione

Su indicazione del Safety Manager o del Safety Board e per tutti quegli eventi che hanno assunto tendenza negativa, viene avviata dallo stesso Safety Manager, e qualora necessario ricorrendo anche alla consulenza esterna, un'investigazione interna di un'occorrenza con il fine di identificare le criticità organizzative nella gestione della sicurezza e l'intento di identificare le protezioni da mettere in pratica onde evitare il possibile ripetersi di quell'evento.

Nei Report di investigazione è sempre garantita la riservatezza dei dati delle persone coinvolte nell'evento o nell'investigazione.

In particolare l'investigatore provvede, secondo necessità:

- a reperire le informazioni circa le circostanze fisiche dell'accaduto (luoghi, interazione tra le persone, strutture, attrezzature ecc.). Queste informazioni potranno essere raccolte attraverso fotografie, disegni, misurazioni ecc.
- a reperire eventualmente tramite interviste le informazioni raccolte da chi è stato coinvolto direttamente, da chi ha compilato il Ground Safety Report o in generale da testimoni dell'accaduto. Possono essere incluse anche informazioni fornite da chi ha avuto un coinvolgimento indiretto sull'accaduto. Eventualmente si può anche chiedere il contributo all'analisi da parte dei piloti coinvolti.
- a reperire tutte le informazioni documentali circa procedure operative e di controllo, addestramento ricevuto dal personale coinvolto, ecc.


L'investigatore descrive l'analisi dell'occorrenza e la root causes svolte all'interno del "Rapporto di investigazione".

Sarà inoltre cura dell'investigatore fornire un feedback, ove richiesto o ritenuto necessario, in merito all'indagine al/ai soggetto/i che ha/hanno riportato l'occorrenza.

2.2.9 Emergency Response Planning

Il Piano di emergenza aeroportuale (PEA), adottato con Ordinanza del Direttore d'Aeroporto n. 2/2016 del 29.09.16, disciplina le responsabilità e le azioni dei diversi soggetti coinvolti nell'organizzazione dell'assistenza e dei soccorsi durante il verificarsi di uno stato di crisi (allarme, emergenza, incidente) nell'ambito dell'aeroporto di Bari.

Il coordinamento tra il PEA e i piani delle altre organizzazioni partecipanti avviene in sede di Safety Committee (nel caso del PEA in vigore, il riferimento per quanto riguarda il verbale di cui al Safety Committee appositamente indetto è la nota Adp prot. n. 12829/2016 del 10.08.16) a cui tutti i

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

soggetti sono chiamati a partecipare per condividere i contenuti del PEA e garantire la coerenza con i rispettivi piani.

Il proposito è quello di assicurare che ci sia un'ordinata ed efficiente transizione dalle operazioni normali a quelle di emergenza.

Nello specifico, per le attività poste in essere dalla Società Aeroporti di Puglia, si fa riferimento al relativo Piano di emergenza aeroportuale – PARTE E – Sezione 19 del presente Manuale di Aeroporto, compreso i riferimenti alle esercitazioni programmate al fine di verificarne l'efficacia.

Le funzioni del Safety Manager in tal contesto sono:

- verificare che i contenuti del PEA e quelli della relativa Procedura siano in armonia e coerenti tra loro;
 - assicurare il continuo miglioramento del processo;
 - verificare le inerenti esigenze formative del personale Aeroporti di Puglia coinvolto;
 - valutare le risultanze delle esercitazioni in sede di riesame del sistema con l'Accountable Manager;
 - provvedere, attraverso il Safety Service Office, all'organizzazione delle periodiche esercitazioni di emergenza su scala totale;
 - verificare l'avvenuta notifica del Piano di Emergenza a tutti i soggetti interessati e ai Vettori operanti sullo Scalo;
 - verificare la congruenza tra il Piano di Emergenza del Gestore e i singoli Emergency Response Planning dei Vettori che operano sullo Scalo.
- Per i nuovi Vettori, il Safety Manager si accerta dell'avvenuta consegna dell'ERP da parte dell'Operatore, prima dell'inizio delle attività sullo scalo.


2.2.10 Gestione dei cambiamenti

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.10)

2.2.10.1 Scopo

Parte integrante del Management System è il processo di gestione dei cambiamenti il cui principale scopo è quello di:

- determinare le interdipendenze con eventuali enti/organizzazioni interessate (interne o esterne al Gestore);
- pianificare e condurre la valutazione dei rischi in coordinamento con tali enti/organizzazioni;
- individuare in modo sistematico eventuali azioni di mitigazione con le parti interessate, implementarle e monitorarle;
- garantire una gestione complessiva del cambiamento e delle sue interazioni con le operazioni aeroportuali;
- garantire che le valutazioni effettuate siano adeguatamente tracciate e supportate da adeguata documentazione;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- garantire che il cambiamento supporti il miglioramento della sicurezza.

Il processo di gestione dei cambiamenti verrà attivato per ogni cambiamento nell’organizzazione del Gestore, nel Management System, nelle infrastrutture dell’aeroporto o nelle operazioni che possano avere impatto su processi, procedure e servizi in essere.

2.2.10.2 Tipologie di cambiamento

Ai fini della gestione dei cambiamenti, si differenziano le seguenti tipologie

| TIPOLOGIA DEL CAMBIAMENTO | AMBITO DI APPLICAZIONE |
|---------------------------|---|
| Infrastrutturale | Qualsiasi variazione alle infrastrutture o impianti con impatto sulle operazioni airside. |
| Organizzativo | Qualsiasi variazione che riguarda la struttura organizzativa della certificazione del Gestore con impatto sulle operazioni airside. |
| Procedurale | Qualsiasi modifica ai contenuti del manuale di aeroporto o suoi allegati che abbia impatto sulle operazioni airside. |

Tab. 2.12 – Tipologie di cambiamento

A titolo di esempio, si riportano le seguenti variazioni che rientrano nelle varie tipologie di cui sopra:

Variazioni infrastrutturali:


- modifiche alle infrastrutture/impianti di piste, vie di rullaggio e piazzali;
- modifica del layout della segnaletica orizzontale in area di movimento;
- modifiche alla viabilità per la circolazione dei mezzi di rampa nell’area di movimento;
- “Messa in esercizio” di opere aeroportuali ai sensi della Circolare ENAC prot. 32582/DOS del 25/03/2015 (Rif. PO 30 Attività di progettazione).

Variazioni organizzative:

- sostituzione delle figure presenti nell’organigramma di certificazione (Nominated Person, del Safety Manager, ecc.);
- accorpamento/Divisione di uffici/unità organizzative che operano direttamente o indirettamente in area di movimento.

Variazioni procedurali:

- modifica del piano di emergenza aeroportuale;
- modifica delle Low Visibility Procedure
- modifica delle procedure di Apron Management Service

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- modifica delle procedure di rifornimento carburante agli aeromobili
- modifica alla categoria antincendio aeroportuale.

2.2.10.3 Cambiamenti che richiedono l’approvazione da parte di ENAC

Nell’individuazione dei cambiamenti per i quali è richiesta l’approvazione da parte di ENAC, si definiscono sostanzialmente due livelli di cambiamento:

Livello 1: Per cambiamenti di Livello 1 si intendono tutti quelli che comportano delle modifiche dei termini della specifica del Certificato d’Aeroporto o della Certification Basis, oppure di elementi essenziali del Management System, o anche ad equipaggiamenti critici di safety, o tutte le altre modifiche che richiedono approvazione in base alla normativa nazionale vigente. I cambiamenti di Livello 1 necessitano l’attivazione di un processo interno di analisi e gestione dei rischi legati al cambiamento e la notifica ad ENAC del cambiamento e delle analisi di rischio effettuate per approvazione prima dell’attuazione del cambiamento.


Livello 2: I cambiamenti di Livello 2 non modificano la Certification Basis ma hanno impatto su aspetti operativi, si attiva il processo interno di analisi e gestione dei rischi legati al cambiamento e si notifica ad ENAC il cambiamento almeno 15 giorni prima dell’attuazione dello stesso. Il presente livello non prevede l’autorizzazione di ENAC fatte salve eventuali richieste di integrazione della documentazione, approfondimenti, etc.

Livello 3: Le variazioni di tipo organizzativo e procedurale che hanno un impatto non sostanziale sulle operazioni airside, ovvero che non rientrano nei livelli 1 e 2 (modifica formale delle procedure e non sostanziale, inserimento di nuove risorse operai/impiegati all’interno delle unità operative, implementazione e/o aggiornamento dei programmi di training, etc.), non prevedranno il processo di analisi e gestione dei rischi e saranno notificate ad ENAC con le procedure ordinarie (non prevedono la procedura di “Gestione del cambiamento”).

2.2.10.4 Descrizione del processo

Il processo di gestione del cambiamento si inquadra nell’ambito della più generale attività di gestione dei rischi prevista nel Management System del Gestore e pertanto anche le fasi in cui si articola il processo ricalcano la metodologia del Risk Management, ossia:

1. inquadramento del cambiamento
2. notifica del cambiamento;
3. valutazione dell’impatto sulla safety aeroportuale del cambiamento;
4. individuazione degli hazard;
5. valutazione dei rischi connessi al cambiamento;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

6. individuazione del piano d’azione e pianificazione delle eventuali azioni di mitigazione;
7. 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, così come sotto descritte:

| FIGURA | RESPONSABILITA’ |
|--|--|
| Responsabile del cambiamento (RC) | E’ il responsabile del settore in cui avviene il cambiamento. E’ sua responsabilità comunicare tempestivamente il cambiamento al Compliance Manager e al Safety Manager. |
| Safety Manager | Appena informato del cambiamento, ne definisce il livello e, di concerto con il Safety Service Office e, il caso richiedendolo, anche con il Safety Action Group, pone in atto la relativa procedura per l’analisi e la gestione del cambiamento, ove richiesto. |
| Nominated person, Post Holder e Deputy | I Nominated person e/o Post Holder e/o rispettivi Deputy, ove coinvolti nel cambiamento, contribuiscono alla valutazione dei rischi e assicurano l’implementazione delle azioni di mitigazione. |
| Compliance Monitoring Manager | Verifica la correttezza di tutto il processo in relazione al livello individuato e monitora l’implementazione e l’efficacia delle azioni di mitigazione. |
| Enti/Società interni ed esterni | Qualora vengano coinvolti Enti/Società interni o esterni al Gestore, questi supportano la valutazione dei rischi e l’individuazione delle eventuali azioni di mitigazione e ne assicurano l’implementazione. |

Tab. 2.13 – Figure e responsabilità del processo di gestione dei cambiamenti

In generale il processo è articolato come segue:

| FASE | ATTIVITA’ | RESPONSABILE | DOCUMENTAZIONE |
|---|---|--------------|------------------------------|
| 1 – Definizione e comunicazione del cambiamento. | Il Responsabile del cambiamento comunica al Safety Manager e al Compliance Manager la necessità del cambiamento ed i tempi di attuazione. | RC | Change Notification Document |
| 2 – Definizione del livello del cambiamento in relazione alla | Il SM definisce la tipologia, il livello del cambiamento e la relativa procedura per | SM | Change Notification Document |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | | | |
|--|--|-----|--|
| valutazione dell’impatto su aspetti operativi. | l’analisi e la gestione del cambiamento. | | |
| 3 – Individuazione degli hazard e valutazione dei rischi connessi al cambiamento e pianificazione delle azioni di mitigazione. | Il SM individua le figure coinvolte e in coordinamento con esse individua gli hazard e valuta qualitativamente il rischio. | SM | Change Management Report |
| 4 – Notifica di tutto il processo ad ENAC per approvazione, in caso di Livello 1. | Il CMM, previa trasmissione dell’A.M., notifica ad ENAC la documentazione necessaria a descrivere il cambiamento proposto. | CMM | Documentazione di cui all’ADR-OR.B.040 |


Tab. 2.14 – Processo di Change Management

Per la notifica ad ENAC, nel caso di cambiamenti di livello 1, il Gestore fornisce la documentazione pertinente atta a:

- (1) determinare l’interdipendenza con le parti interessate, programmare ed effettuare un Safety Assessment in coordinamento con le organizzazioni interessate;
- (2) armonizzare in modo sistematico le ipotesi formulate e le misure di mitigazione definite con le parti interessate;
- (3) assicurare una valutazione globale delle modifiche comprese le necessarie interazioni; e
- (4) assicurare che vengano stabiliti e documentati, a supporto dei Safety Assessment, argomentazioni, prove e criteri di safety validi e completi, e che la modifica favorisca il miglioramento della safety per quanto ragionevolmente possibile.

La suddetta documentazione deve comprendere:

- una relazione che identifica gli elementi su cui il cambiamento impatta (Specifica del Certificato di Aeroporto o della Certification Basis, elementi essenziali del Management System, equipaggiamenti critici di safety o modifiche che richiedono l’approvazione in base alla normativa nazionale), contenente le *Certification Specifications* applicabili, nel caso si tratti di cambiamento di tipo infrastrutturale, ed eventuali deviazioni da queste, *Organisation Requirements* e *Operations* applicabili, nel caso si tratti rispettivamente di cambiamento organizzativo o procedurale, ed eventuali *Alternative Means of Compliance*.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- Un Safety Assessment (Change Management Report - CRM), eventualmente condiviso con le parti interessate.

Change Notification Document (CND)

Il modello Change Notification Document è riportato in Appendice 5.B.2.

Change Management Report (CMR)

Il Change Management Report (CMR) è il documento descrittivo riepilogativo dell'analisi del cambiamento effettuata, dell'identificazione degli hazard, della relativa valutazione dei rischi e delle relative azioni di mitigazione.

Di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, viene proposto l'indice del documento. Il responsabile della sua compilazione potrà definire un indice appropriato all'oggetto dell'analisi.


- 1.SCOPO DEL DOCUMENTO
 - 1.1 Metodologia Di Analisi
- 2.DEFINIZIONI E ACRONIMI
- 3.RIFERIMENTI NORMATIVI
- 4.RESPONSABILITÀ, AGGIORNAMENTI, APPROVAZIONE E DISTRIBUZIONE
 - 4.1 Lista Aggiornamenti
 - 4.2 Lista Di Distribuzione
- 5.DESCRIZIONE INIZIATIVA
- 6.CHANGE ASSESSMENT
 - 6.1 Hazard Identification
 - 6.2 Risk Assessment
 - 6.3 Azioni Di Mitigazione
- 7.ALLEGATI

Copia del CMR, acquisita se necessaria l'approvazione ENAC, è inviata dal suo responsabile (SM o suo delegato) ai Nominated person e ad eventuali altri soggetti interessati per l'attuazione delle misure di mitigazione.

2.2.11 Safety promotion

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 – 2.2.11)

Così come la *safety culture*, attraverso il programma di formazione ed istruzione, si pone l'obiettivo di garantire che il personale sia competente per lo svolgimento delle funzioni e delle responsabilità che gli sono state affidate, la *safety promotion* si pone invece l'obiettivo di rendere tutto il personale pienamente consapevole del SMS e delle problematiche che riguardano la sicurezza delle operazioni

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

attraverso la diffusione delle informazioni a tutti gli operatori, con registrazione dell'addestramento impartito.

La comunicazione specifica sarà effettuata attraverso:

- incontri con gli operatori;
- bollettini di sicurezza affissi in posizioni di rilievo e/o diffusi con mail;
- apprendimento on-line (e-learning).

2.2.11.1 Informazione e comunicazione

L'efficacia della comunicazione, a tutti i livelli gerarchici ed organizzativi, per 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 di Safety Committee viene dato feedback dei GSR che maggiormente offrono l'occasione di apprendere lezioni utili ad impedire il verificarsi di eventi.

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

- statistiche degli eventi;
- tendenza e sviluppi degli obiettivi di safety;
- eventi su cui è stata svolta una indagine da parte del SMS e provvedimenti adottati;
- aggiornamenti e sviluppi del SMS.

I documenti di Safety e Compliance Monitoring Management System sono pubblicati e divulgati sull'intranet aziendale, nelle sezioni dedicate ad accesso registrato, nonché divulgate tramite la piattaforma del protocollo aziendale.


2.2.12 Rapporti e analisi del Safety Management System, integrazione e complementarietà tra Safety Performance Monitoring e Compliance Monitoring

Il SMS punta al miglioramento continuo del livello di garanzia della safety dell'Organizzazione (*Safety Assurance*), attraverso gli strumenti e gli esiti dei processi di *Performance Monitoring* e *Compliance Monitoring*.

Il *Performance Monitoring* è l'insieme dei processi e delle attività con cui vengono verificate le prestazioni e l'efficacia del SMS, ai fini del miglioramento continuo delle safety performance della organizzazione ed è complementare al *Compliance Monitoring* di cui si dirà al successivo punto 2.3. , ciascuno avente uno specifico focus, ma con uno scopo finale comune: il più alto livello di sicurezza.

Il *Compliance Monitoring* si concentra sulla conformità dell'organizzazione ai requisiti normativi (focus sul *funzionamento* del sistema di gestione), mentre il *Performance Monitoring* verifica l'efficacia delle misure di mitigazione dei rischi sulla safety (focus sui *risultati finali* del sistema di gestione).

Il *Compliance Monitoring* fornisce quindi al sistema organizzativo e procedurale la potenzialità per assicurare un prodotto/servizio sicuro, ma non misura necessariamente la *Safety performance* del prodotto/servizio. E' uno strumento essenzialmente reattivo e non include la previsione e l'esame

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

sistematico dei *Safety risks* specifici della organizzazione. La sola rispondenza ai requisiti e alle procedure non assicura automaticamente che gli obiettivi di safety siano raggiunti, pur essendone una pre-condizione necessaria ed essenziale.

Il *Compliance Monitoring*, attraverso gli Audits, le Ispezioni, la documentazione, verifica la standardizzazione, coerenza e adeguatezza dei processi ed individua le Azioni Correttive verso le Non Conformità sistemiche, con lo scopo finale del:

- Miglioramento continuo dei *Processi* della organizzazione

Il *Performance Monitoring* attraverso i Safety Performance Indicators, le Investigazioni, i Reports, verifica il raggiungimento delle safety performance e individua le Azioni Correttive verso i trend negativi di performance, le basse safety performance ed eventi pericolosi, con lo scopo finale del:

- Miglioramento continuo delle *Safety Performance* della organizzazione


Compliance Monitoring e *Performance Monitoring* insieme, fanno parte della *Safety Assurance*.

Gli esiti di entrambi i processi sono esaminati in sede di Safety Board ai fini del riesame complessivo del sistema, determinando le relative e necessarie azioni nell’ottica del miglioramento continuo.

Allo scopo, Safety Manager e Compliance Manager, ciascuno per le parti di propria competenza, rappresenteranno le proprie valutazioni e feedback all’Accountable Manager, sulla base dei seguenti principali elementi:

- risultati emersi dall’attività di auditing;
- valutazioni dei Ground Safety Report;
- statistiche di settore e analisi delle evidenze;
- azioni correttive intraprese e loro performance;
- rapporti sulle situazioni di contingency e di emergenza (reali o simulate);
- tecniche adottate per l’identificazione dei pericoli, loro valutazione e gestione dei rischi;
- livello di raggiungimento degli obiettivi prefissati.

L’Accountable Manager, di concerto con il Safety Manager e in accordo con il Compliance Manager, approverà quindi eventuali nuove politiche e nuovi obiettivi di sicurezza e autorizzerà ogni altra misura, azione correttiva e/o preventiva a livello di processo o di sistema che si riterrà adeguata agli scopi di miglioramento del livello di safety aeroportuale (cf. Par. 2.1.3.1).

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.3 COMPLIANCE MONITORING

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

2.3.1 Premesse

La Società Aeroporti di Puglia SpA ha implementato un processo di monitoraggio della compliance (Compliance Monitoring) a garanzia della rispondenza della organizzazione ai requisiti rilevanti del Regolamento (CE) 216/08 e alle Implementing Rules di cui al Regolamento (UE)139/14, PART. ADR.ORG e PART. ADR.OPS, nonché a tutti i requisiti regolamentari applicabili e ai requisiti stabiliti dal Gestore stesso. Il processo di Compliance Monitoring controlla, inoltre, l'adempimento a quanto stabilito dal gestore Aeroportuale nei confronti di terze parti per il mantenimento dei requisiti di Safety dell'Aeroporto di Bari.

La responsabilità del processo è affidata al Compliance Monitoring Manager, nominato dall'Accountable Manager a cui riporta direttamente.

Il Compliance Monitoring viene implementato, mantenuto e riesaminato in sede di Safety Board, sulla base dei risultati della sua applicazione rappresentati in apposita relazione dal Compliance Monitoring Manager.

2.3.1.1 Riferimenti Normativi della Compliance Monitoring


Di seguito, si riporta un elenco, non esaustivo, dell'impianto normativo utilizzato dalla 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.

2.3.1.2 Definizioni


Di seguito, si riportano le principali definizioni impiegate nella Compliance Monitoring:

| | |
|--------------------------|---|
| <i>Conformità</i> | Soddisfacimento di un requisito |
| <i>Non conformità</i> | Mancato soddisfacimento di un requisito |
| <i>Correzione</i> | Azione tesa ad eliminare una non conformità rilevata |
| <i>Azione Correttiva</i> | Azione per eliminare la causa di una non conformità e per prevenirne la ripetizione |
| <i>Azione Preventiva</i> | Azione per eliminare la causa di una potenziale non conformità o di un'altra situazione potenziale indesiderabile |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Azione di contenimento</i> | Azione a carattere temporaneo volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata |
| <i>Dati</i> | Fatti riguardanti un oggetto |
| <i>Informazioni</i> | Dati significativi |
| <i>Evidenza oggettiva</i> | Dati che supportano l'esistenza o la veridicità di qualcosa |
| <i>Documento</i> | Informazioni e il mezzo in cui sono contenute |
| <i>Informazioni documentate</i> | Informazioni che devono essere tenute sotto controllo e mantenute da parte di un'organizzazione ed il mezzo che le contiene |
| <i>Registrazione</i> | Documento che riporta i risultati conseguiti o fornisce evidenza delle attività svolte |
| <i>Verifica</i> | Conferma sostenuta da evidenze oggettive del soddisfacimento di requisiti specificati |
| <i>Validazione</i> | Conferma, sostenuta da evidenze oggettive che i requisiti relativi a un utilizzo o ad un'applicazione specifici attesi, sono stati soddisfatti |
| <i>Audit</i> | Processo sistematico indipendente e documentato per ottenere evidenze oggettive e valutarle con l'obiettività, al fine di stabilire in quale misura i criteri dell'audit sono soddisfatti |
| <i>Programma di audit</i> | Insieme di uno o più audit pianificati per un arco temporale definito e orientati verso uno scopo specifico |
| <i>Piano dell'audit</i> | Descrizione delle attività e delle disposizioni riguardanti un audit |
| <i>Criteri dell'audit</i> | Insieme di politiche, procedure o requisiti utilizzati come riferimento, rispetto ai quali si confrontano le evidenze oggettive |
| <i>Evidenze dell'audit</i> | Registrazioni, dichiarazioni di fatti o altre informazioni, che sono pertinenti ai criteri dell'audit |
| <i>Risultanze dell'audit</i> | Risultati delle valutazioni delle evidenze dell'audit raccolte rispetto ai criteri dell'audit |
| <i>Conclusioni dell'audit</i> | Esito di un audit dopo aver preso in esame gli obiettivi dell'audit e tutte le risultanze dell'audit |
| <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 Nominated Person/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 |

Tab. 2.15 – Definizioni

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.3.2 Attività del Compliance Monitoring

Il *Compliance Monitoring*, attraverso gli Audits, le Ispezioni, la documentazione, verifica la standardizzazione, coerenza e adeguatezza dei processi ed individua le Azioni Correttive verso le Non Conformità sistemiche, con lo scopo finale del Miglioramento continuo dei *Processi* della organizzazione


In particolare, le attività del Compliance Monitoring sono:

- verificare la “Organization and Operations Requirements basis”, e la “Certification Basis”.
- verificare che tutte le procedure siano conformi alle normative applicabili nell’ambito dei requisiti dello scalo di Bari finalizzati al mantenimento degli standard di Safety previsti;
- verificare che tutte le attività che hanno influenza sulla sicurezza siano svolte secondo le procedure in vigore;
- attivare il processo di change management a seguito di intervenute modifiche alla normativa vigente al fine di garantire la continuing compliance con le Regolamentazioni EASA;
- coordinarsi con il Safety Management System per la verifica dell’adeguatezza delle procedure ai fini del raggiungimento gli obiettivi di sicurezza prefissati;
- coordinarsi con il Safety Management System nell’individuare eventuali aree di rischio e di miglioramento;
- verificare la conformità del training che ha impatto sulla Safety aeroportuale erogata ai soggetti aeroportuali;
- 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 della “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 della Compliance Monitoring si avvale dei seguenti strumenti:

- Audit;
- Inspection;
- Verifiche documentali
- Gestione delle Non Conformità e Follow Up.

Gli output delle attività della Compliance Monitoring sono comunicati periodicamente all’Accountable Manager in occasione del Safety Board (cf. Par. 2.1.3.1)

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.3.3 Organizzazione della Compliance Monitoring

Aeroporti di Puglia ha designato un Compliance Monitoring Manager che svolge la sua attività sia per lo scalo di Bari sia per gli scali di Brindisi e Grottaglie-Taranto, definiti questi ultimi due “less complex”, riportando direttamente all’Accountable Manager.

Il Compliance Monitoring Manager oltre ad essere esso stesso qualificato Auditor di Sistemi di Gestione Qualità, si avvale per le proprie funzioni di n. 2 Auditor, qualificati anch’essi, facenti parte della struttura di Aeroporti di Puglia oltre un consulente esterno qualificato Lead Auditor di Sistemi Qualità ISO.

Il Compliance Monitoring Manager ha la responsabilità di:

- gestire il processo della Compliance Monitoring in ottemperanza al Regolamento 139/2014;
- gestire, in coordinamento con i Process Owner, i rilievi ed i follow-up relativi al processo di Audit ed i rilievi del Team di certificazione ENAC;
- verificare la 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;

Gli auditor che intervengono nella Compliance Monitoring sono indipendenti dall’attività oggetto dell’audit, senza alcuna responsabilità per le funzioni, procedure e qualsiasi altro elemento organizzativo sottoposto a verifica.

Il controllo delle procedure di Compliance e delle attività di competenza del Post Holder Progettazione (che coincide con il Compliance Monitoring Manager) viene eseguito dal consulente esterno qualificato.

Gli auditor che intervengono nella Compliance Monitoring hanno accesso a:

- tutta la documentazione aziendale;
- la documentazione delle attività date in appalto e utile alla verifica del mantenimento della conformità rispetto al Reg. (UE) 139/2014;
- tutte le evidenze/risultanze degli audit eseguiti da terza parte;


relativamente al campo di applicazione previsto per le attività di audit

2.3.4 Programma di Monitoraggio della Compliance

Il Programma di monitoraggio della Compliance, come già detto, prevede Audit, Inspection, gestione delle Non Conformità e Follow up.

2.3.4.1 Audit Programme

Il Compliance Monitoring Manager redige un Programma di Audit denominato “Programma di Audit <nome aeroporto>” che viene condiviso in sede di Safety Board, e successivamente trasmesso a:

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- Nominated Person e Post Holder (audit/inspection di I parte), i quali saranno poi responsabili della diffusione di tale informazione all'interno delle proprie strutture;
- Responsabili delle società esterne ad AdP (audit/inspection di II parte);
- ENAC Direzione Aeroportuale Puglia - Basilicata e ENAC Direzione Operazioni Sud.

Il Programma riporta durata (in anno) prevista, autore e data di emissione, gli audit ordinari e straordinari pianificati, processi/procedure oggetto di audit, tempi previsti di esecuzione, team leader e auditors coinvolti.

Il Programma può subire delle modifiche a seguito del verificarsi delle seguenti principali circostanze: segnalazioni e/o eventi; esiti di valutazione del rischio; presenza di non conformità di livello 1 che devono essere controllate attraverso audit straordinari, richieste di audit straordinari da parte del Safety Manager.

Il Compliance Monitoring Manager garantisce la verifica di tutti i processi di cui al Manuale di Aeroporto, Certification Basis, Organization and Operations Basis, entro 12 mesi dalla conversione del Certificato di Aeroporto.

Successivamente la frequenza entro la quale ognuno dei processi chiave sarà sottoposto nuovamente a verifica potrà essere al massimo di 36 mesi, in coordinamento con ENAC.

Nell'ambito del programma sono inclusi anche i processi di pertinenza delle Società esterne fornitrici di Servizi, lavori e forniture di cui alle sottoparti B e C della Parte OPS del Reg. (UE) n. 139/2014 che pertanto saranno sottoposti ad audit di II parte.

Eventuali nuovi fornitori (di cui alle sottoparti B e C della Parte OPS del Reg. (UE) n. 139/2014), sono preventivamente sottoposti a qualificazione tramite verifica di conformità documentale da parte AdP e, successivamente, Certificati da ENAC ai sensi della Circolare APT 02B del 22/11/2013. I nuovi fornitori saranno inseriti nel sistema di monitoraggio in occasione della programmazione successiva.

I responsabili delle aree auditate hanno l'obbligo di collaborare con l'auditor evitando comportamenti ostruzionistici.

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


2.3.4.2 Audit

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

- verificare la compliance delle procedure di processo con i requisiti cogenti (Regolamento UE, Circolari ENAC);
- verificare la compliance del processo con le relative procedure.

Si distinguono due tipologie di Audit:

- Audit di I Parte: interessa i processi interni al gestore aeroportuale;

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- Audit di II Parte: interessa sia i fornitori, non certificati dall’Autorità Nazionale, che operano sotto la diretta responsabilità del Gestore aeroportuale, sia i processi dei soggetti terzi che operano in airside e certificati da ENAC.


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

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

Tab. 2.16 – Attività di audit interni

Gli Audit sono condotti sulla base di apposite Check-List denominate “Compliance Monitoring Audit Check List <nome processo/procedura>” in cui sono riportate le seguenti informazioni:

- ✓ Aeroporto di riferimento
- ✓ Composizione nominativa del Team di Audit
- ✓ Personale intervistato
- ✓ Data/e di esecuzione dell’Audit
- ✓ Item oggetto dell’audit
- ✓ Eventuali note/osservazioni
- ✓ Firme degli Auditor

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.3.4.3 Audit Esterni

Il Gestore a sua volta è oggetto di audit e ispezioni da parte di enti esterni. Tali attività di verifica sono condotte principalmente:

- dall’Autorità-Aeronautica (ENAC/EASA);


| Owner | Attività |
|-------------------------------|---|
| Compliance Monitoring Manager | <ul style="list-style-type: none"> • Convoca, su input del Team Leader, la riunione iniziale (Briefing); • Affianca il Team di audit durante le verifiche; • Convoca la riunione di chiusura (Debriefing); • Comunica formalmente al Process Owner i rilievi scaturiti dall’audit, specificando i termini di chiusura delle azioni richieste; • Gestisce le Non Conformità e il Follow Up analogamente a quanto avviene per i rilievi derivanti dalle verifiche interne. |
| Process Owner | <ul style="list-style-type: none"> • Partecipa alla riunione iniziale (Briefing); • Fornisce assistenza durante le attività di verifica; • Partecipa alla riunione di chiusura (Debriefing); • Gestisce le Non Conformità analogamente a quanto avviene per i rilievi derivanti dalle verifiche interne. |

Tab. 2.17 – Attività di audit esterni

2.3.4.4 Ispezione


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

| Owner | Attività |
|-------------------------------|---|
| Compliance Monitoring Manager | <ul style="list-style-type: none"> • Richiede l’esecuzione di un’Ispezione ogni qual volta di evidenzia una particolare area di criticità, • Verifica i risultati del Rapporto di Ispezione e lo formalizza al Process Owner allegando eventuale richiesta di azioni. • Assegna l’attività di Ispezione ad un Auditor qualificato; |

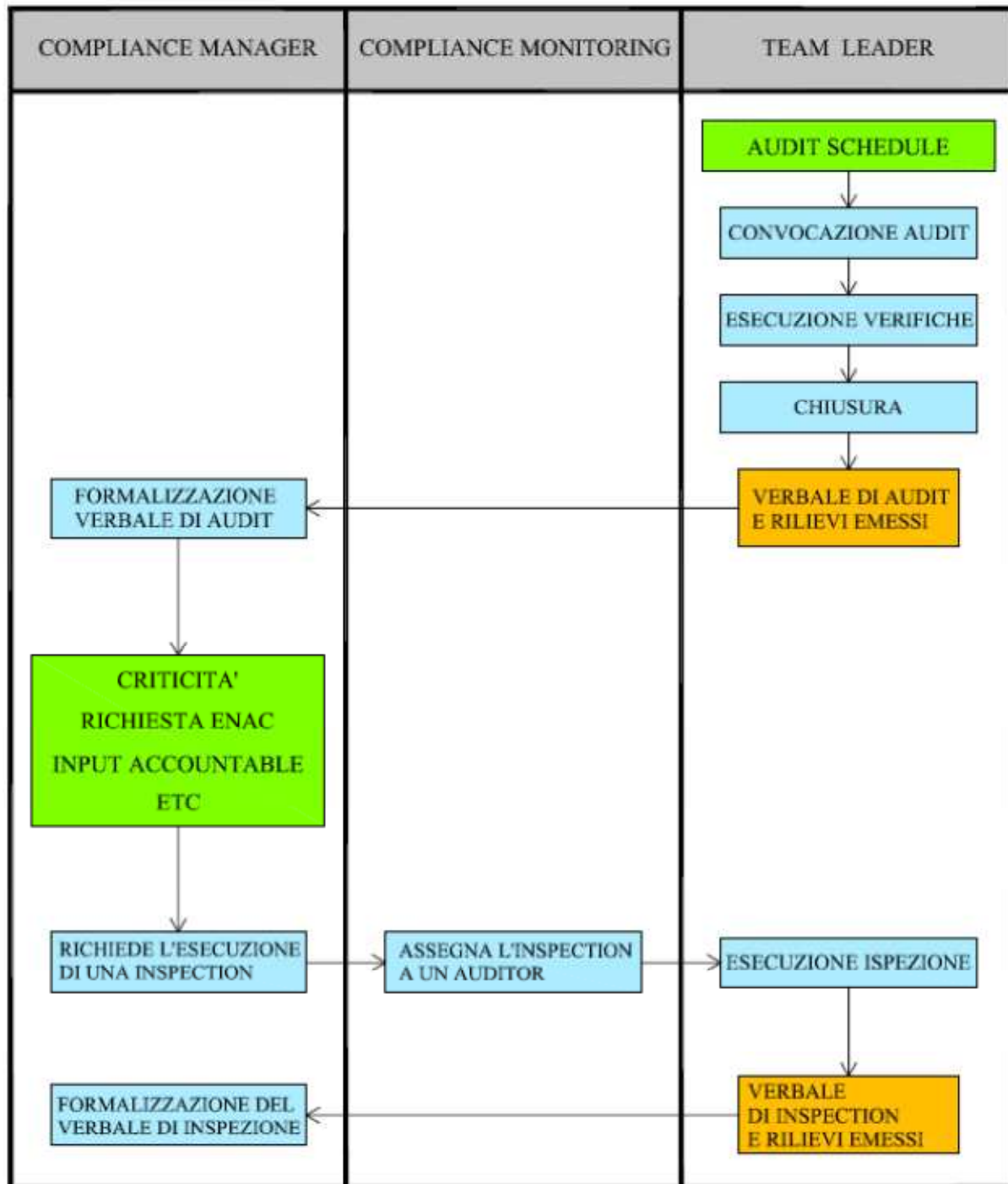
| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | |
|---------|---|
| Auditor | <ul style="list-style-type: none"> – Definisce una check-list sulla base dello scopo dell’Ispezione. A titolo esemplificativo l’Auditor può prendere in considerazione: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Risultati di audit precedenti; ▪ Non conformità registrate; ▪ Segnalazioni precedenti ▪ rilievi effettuati da Enac; – Programma le attività di Ispezione, assicurandosi che non abbiano impatto sul normale svolgimento delle operazioni, e che siano compiute nel massimo rispetto delle persone eventualmente coinvolte. – Al termine delle attività prepara un Rapporto di Ispezione e lo invia al Compliance Monitoring Manager. |
|---------|---|


Tab. 2.18 – Attività di ispezione

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  AEROPORTI DI PUGLIA | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Di seguito, si riporta il “Flow-Chart” dei processi “audit” e “inspection”.



Tab. 2.19 – Flow chart dei processi di audit e inspection


| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.3.4.5 Gestione delle Non Conformità

I rilievi si classificano in:

1. **Rilievo di primo livello**: grave non conformità ai requisiti dei Regolamenti vigenti, che abbassa gli standard di gestione dell’aeroporto, delle infrastrutture e delle operazioni aeroportuali, e ha effetti negativi sulla sicurezza delle operazioni. In caso di rilievo di Non Conformità di I Livello da parte di Auditor interno, il Verbale verrà comunicato all’ENAC.
2. **Rilievo di secondo livello**: Non Conformità relativa ai requisiti dei Regolamenti vigenti non rientranti nella definizione di rilievi di primo livello.
3. **Rilievo di terzo livello**: osservazione basata su principi di efficienza e qualità, circa i metodi utilizzati per ottenere l’ottemperanza ai requisiti regolamentari. Essa non individua non conformità ai requisiti stessi, ma tende a indicare situazioni di marginalità o possibili future criticità. Sono classificati come rilievi di livello 3 quelle non conformità ai requisiti del Regolamento ENAC che non hanno diretto impatto sulle condizioni operative dell’aeroporto.

| Owner | Attività |
|--------------|---|
| Team Leader | <ul style="list-style-type: none"> • Definisce per ogni rilievo e a seconda dei casi la richiesta di: <ul style="list-style-type: none"> - Correzione: azione volta ad eliminare una non conformità rilevata; - Azione di Contenimento: azione a carattere temporaneo, volta a ridurre il rischio correlato alla non conformità riscontrata; - Analisi della Causa Radice (Root Cause): L’analisi della causa radice consiste nell’individuare, l’aspetto del processo che effettivamente ha causato la Non Conformità. In un’ottica di miglioramento continuo tale fase è determinante nel definire successivamente un’azione correttiva efficace; - Azione Correttiva: azione a carattere strutturale volta a eliminare del tutto, o a mitigare la Root Cause che ha generato la Non Conformità; - Azione Preventiva: azione volta a prevenire una Non Conformità potenziale. • Nella richiesta di Root Cause Analysis può, in funzione della tipologia del rilievo, richiedere un’Analisi Orizzontale, ovvero la verifica che gli altri processi di cui è responsabile il Process Owner non presentino lo stesso tipo di non conformità; • Assegna il rilievo ad un Process Owner; • Valuta e accetta le azioni proposte dal Process Owner; • Autorizza eventuali richieste di proroga avanzate dal Process Owner; • Valuta e accetta le evidenze fornite dal Process Owner per la chiusura delle azioni; |

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

| | |
|-------------------------------|---|
| Process Owner | <ul style="list-style-type: none"> • Definisce le azioni entro i termini concordati e le propone al Team Leader per accettazione; • Può richiedere una proroga supportando la richiesta con adeguata motivazione; • Mette in atto le azioni accettate dal Team Leader; • Fornisce evidenze a chiusura delle azioni. |
| Compliance Monitoring Manager | <ul style="list-style-type: none"> • In caso di scadenza dei termini previsti per la definizione/chiusura delle azioni, inoltra richiesta formale di adempimento direttamente all’Accountable Manager ad Enac se il Process Owner è un fornitore certificato) per le azioni di competenza. |

Tab. 2.20 – Attività di audit


2.3.4.6 Follow Up

| Owner | Attività |
|--------------|--|
| Team Leader | <ul style="list-style-type: none"> • Verifica, entro un tempo adeguato alla tipologia di azione e alla peculiarità del processo coinvolto, l’efficacia dell’azione intrapresa dal process Owner; • in caso di verifica positiva comunica al Process Owner la chiusura del rilievo; • in caso di verifica negativa richiede al Process Owner un’azione correttiva ulteriore; |

Tab. 2.21 – Follow Up

La gestione delle Non Conformità e dei Follow-up prevede le seguenti registrazioni:

- “Rapporto di Audit <codice lettera progressiva/anno> emesso dal Team Leader e in cui sono riportate le seguenti informazioni:
 - ✓ Campo di Applicazione del Rapporto (Processi/Procedure auditate);
 - ✓ Data di emissione del Rapporto;
 - ✓ Non Conformità rilevate: descrizione e livello di severità;
 - ✓ Analisi delle Cause;
 - ✓ Descrizione Azione Correttiva/Preventiva/Migliorativa;
 - ✓ Data prevista di esecuzione della Azione Correttiva/Preventiva;
 - ✓ Responsabile della esecuzione della Azione Correttiva/Preventiva;
 - ✓ Firma Team Leader e Compliance Monitoring Manager

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

“Compliance Monitoring – Piano Azioni Correttive/Preventive/Migliorative” emesso dal Compliance Monitoring Manager e in cui sono riportate le seguenti informazioni:

- ✓ Rilievo: data di emissione, fonte del rilievo (Audit, Ispezione, altro), tipo (NC e livello di severità; Osservazione); Processo/Procedura oggetto del rilievo; descrizione del rilievo
- ✓ Gestione Rilievo: Analisi delle Cause; Azione; Responsabile Azione; Data programmata e Responsabile esecuzione Azione; Verifica esecuzione (Rilievo chiuso o aperto)

2.3.5 Miglioramento Continuo

In un’ottica di miglioramento, sono definiti dei Key Performance Indicators (KPI) del processo di Compliance Monitoring con il seguente scopo:

- fornire in maniera chiara indicazione sull’andamento della Compliance sia in termini di performance del processo stesso di monitoraggio sia in termini di stato dei processi sotto la responsabilità di Aeroporti di Puglia;
- individuare le aree di miglioramento, valutando di anno in anno i target dei vari obiettivi.

Compliance Monitoring Performance

Definisce la performance della Compliance Monitoring, fornendo un’indicazione dell’allineamento al programma di Audit definito:

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


Compliance Follow Up Performance

Definisce la performance dell’intero processo in termini di adeguatezza dei tempi di risposta dei Process Owner:

$$CFP = \frac{N^{\circ} Totale Azioni - N^{\circ} Azioni Scadute}{N^{\circ} Totale Azioni}$$

In sede di Safety Board vengono pertanto:

- definiti gli obiettivi relativamente agli indicatori di Compliance;
- effettuato il riesame del processo avvalendosi anche dell’analisi dei trend degli indicatori;
- effettuata l’analisi consuntiva degli obiettivi e contestualmente definite eventuali azioni di miglioramento,

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- ridefiniti od integrati i KPI di Compliance, qualora si ritengano non sufficientemente adeguati a dare indicazioni esaustive al fine del monitoraggio del processo.

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

2.3.6 Registrazioni

Le registrazioni prodotte a seguito delle attività di Compliance Monitoring sono le seguenti:


- “Programma Compliance Monitoring Audit <nome aeroporto>
- “Compliance Monitoring Audit Check List <nome processo/procedura>”
- “Rapporto di Audit <codice lettera progressiva/anno>
- “Relazione esiti Compliance Monitoring <riferimento Safety Board>”

Le registrazioni sono archiviate sotto la responsabilità del Compliance Manager:

- in copia elettronica, nella versione vigente, presso la cartella di rete “ Compliance Monitoring”;
- in copia cartacea;

per un tempo minimo di 10 anni.

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

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell'aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.4 SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DEI DATI AERONAUTICI, DELL'ATTIVITÀ DI FORNITURA DELLE INFORMAZIONI AERONAUTICHE E RELATIVE PROCEDURE, INCLUSE QUELLE CORRELATE AGLI OBIETTIVI DI SAFETY E SECURITY DEI DATI.

2.4.1 Premessa

Scopo della presente sezione del Manuale di Aeroporto è dare evidenza della organizzazione del Sistema di Gestione per la fornitura delle informazioni aeronautiche e la qualità dei dati aeronautici di cui Aeroporti di Puglia è responsabile nel ruolo di Originatore.

Il Sistema definisce la politica della qualità per i dati e le informazioni aeronautiche e relativi obiettivi, garantendone accuratezza, risoluzione e integrità, in conformità ai requisiti organizzativi ed operazionali definiti nelle ADR.OR.D.007, ADR.OPS.A.005, ADR.OPS.A.010, ADR.OPS.A.15 del Regolamento (UE) 139/2014, nonché con quanto stabilito nell'Accordo Quadro con il fornitore nazionale del Servizio Informazioni Aeronautiche (ENAV), per l'adozione delle necessarie misure di sicurezza al fine di prevenire accessi non autorizzati ai Dati (forniti da Aeroporti di Puglia) ed al Sistema PLX (software fornito da ENAV per la trasmissione dei dati ed informazioni aeronautiche al Servizio AIS di ENAV per la relativa pubblicazione).


2.4.1.1 Riferimenti

Per lo scopo del presente documento, valgono, oltre che il citato Regolamento (UE) 139/2014, i seguenti principali riferimenti normativi e documentali:

1. UNI EN ISO 9001: Sistemi di gestione per la qualità - Requisiti, Settembre 2015
2. UNI CEI ISO/IEC 27001: Tecniche per la sicurezza – Sistemi di gestione per la sicurezza delle informazioni – Requisiti, Marzo 2014
3. ENAV-Aeroporti di Puglia: Regolamento UE 139/14 – Accordo Quadro AdP – ENAV; Allegato 1: Fornitura dei dati e delle informazioni aeronautiche (Ver. 1.0 -ottobre 2015)
4. Aeroporti di Puglia - Settore Servizi Informatici – EDP: Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi di Aeroporti di Puglia SpA (2011)

2.4.2 Politica ed Obiettivi per la Qualità dei Dati Aeronautici

Aeroporti di Puglia garantisce la gestione dei dati e delle informazioni aeronautiche in modo che siano soddisfatte, quanto più possibile e in un'ottica di miglioramento continuativo, le esigenze dei diversi utilizzatori, in particolare perseguendo:

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- ➔ criteri di accuratezza, risoluzione ed integrità dei dati e delle informazioni aeronautiche nelle diverse fasi di originazione, produzione, conservazione, movimentazione, trasformazione, trasferimento e distribuzione, secondo i requisiti stabiliti dalla normativa applicabile;
- ➔ la sicurezza dei dati e delle informazioni aeronautiche ricevuti, prodotti o altrimenti impiegati, in modo da essere protette dalle interferenze e limitare l’accesso unicamente a coloro che sono autorizzati.

Allo scopo applicando le seguenti misure di mitigazione del rischio all’accuratezza, risoluzione ed integrità dei dati e delle informazioni aeronautiche:

- procedure operative e misure di assicurazione e controllo qualità nella gestione dei dati e delle informazioni aeronautiche, in accordo con i requisiti di cui alla pertinente parte ADR.OPS, e per le quali si rimanda alla Parte E – sezione 7 del Manuale d’aeroporto;
- misure tecnologiche, tecniche e procedurali di gestione della sicurezza dei dati e delle informazioni che soddisfino i requisiti e gli standard nazionali ed internazionali in materia di Ciber Security;
- Attività di auditing sulla base di un programma di Compliance Assurance volta a verificare che le operazioni siano svolte in base ai requisiti, norme e procedure applicabili, compresi i requisiti pertinenti della parte ADR.OPS.

2.4.3 Responsabilità

Per le responsabilità in termini di salvaguardia della qualità dei dati e delle informazioni aeronautiche nelle fasi ed attività di gestione delle stesse, si rimanda alle citate procedure della Parte E – sezione 7 del Manuale d’aeroporto.


Le responsabilità in relazione all’applicazione delle misure di Ciber Security sono in capo al Responsabile dell’Ufficio Information Technology dell’Aeroporto di Bari.

Le responsabilità delle attività di Auditing, dalla programmazione alla esecuzione e reporting, sono in capo al Compliance Monitoring Manager, così come specificato al par. 2.3 , cui si rimanda.

2.4.4 Garanzie dei requisiti relativi alla qualità dei dati

La qualità dei dati aeronautici rilevati è garantita da Accordi contrattuali con fornitori selezionati tramite procedure di gara e verifica di rispondenza a specifiche tecniche e di qualificazione.

In particolare, i Capitolati e i Disciplinari tecnico-prestazionali prevedono che il fornitore dia evidenza di capacità professionali, tecniche ed organizzazione atte a soddisfare i requisiti di accuratezza, risoluzione ed integrità dei dati originati e forniti, così come riportati nella AMC1 ADR.OPS.A.010, e che sia dotato di Sistema di Gestione Qualità certificato UNI EN ISO 9001 per le attività di rilevamento topografico.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

Il fornitore selezionato, in qualità di Originatore del Dato, garantirà la rispondenza ai citati requisiti di accuratezza, risoluzione ed integrità attraverso apposita dichiarazione di accompagnamento alla trasmissione dei dati ad Aeroporti di Puglia, sottoscritta dal professionista abilitato.

Attraverso l’applicazione di tali misure di selezione e qualificazione del fornitore, nonché la periodica verifica di mantenimento di conformità del fornitore ai requisiti cogenti e contrattuali tramite appositi Audit di Compliance Monitoring di seconda parte stabiliti in sede di programmazione delle attività di auditing dal CMM, Aeroporti di Puglia garantisce quindi che i dati relativi all’Aeroporto di Bari siano originati in conformità ai requisiti di accuratezza, risoluzione e integrità che AMC1.ADR.OPS.A.010 riporta in corrispondenza con quanto definito nel documento “Eurocotrol – Specification of Data Quality Requirements”.

2.4.5 Data Security

Aeroporti di Puglia definisce le modalità di gestione degli aspetti relativi alla security nella gestione dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche, dalla fase di acquisizione alla divulgazione, relativamente alle interferenze o all’accesso non autorizzato, assicurando che le misure adottate in materia di security siano allineate a quanto previsto dalle normative nazionali, europee ed internazionali per l’infrastruttura critica.


In particolare per quanto riguarda il fornitore selezionato, all’interno di ogni contratto per incarichi di rilevamento dati, è inserita una clausola di segretezza rispetto ai dati oggetto di trattazione. Ciò garantisce che la sicurezza delle informazioni venga mantenuta dai professionisti che rilevano il dato.

2.4.6 Conservazione e gestione dei dati

Tutti i dati vengono trasmessi, dal fornitore selezionato al Gestore, attraverso la consegna della documentazione in formato elettronico e cartaceo, archiviati nel sistema di protocollazione aziendale sia in formato digitale (piattaforma Openwork, Workflow) sia in formato cartaceo. L’archivio cartaceo del protocollo aziendale è tenuto sottochiave e custodito dalla Segreteria di Aeroporti di Puglia, gli uffici sono accessibili da parte dei soli operatori abilitati attraverso l’uso di badge d’accesso i cui movimenti risultano registrati e controllati. La documentazione viene anche inoltrata in formato digitale al Post Holder Progettazione che la gestisce per le fasi successive prima dell’inoltro ad ENAV per la pubblicazione (vedi parte E sezione 7 del Manuale d’aeroporto).

Al fine di garantire la sicurezza dei dati aeronautici anche durante la successiva fase di gestione dei dati da parte del Post Holder Progettazione, come richiesto in AMC1 ADR.OR.D.007(b) punto (a) (1), l’accesso ai dati informatici è consentito esclusivamente da macchine con utenze di dominio aziendale specificatamente autorizzate sulla base dell’IP assegnato alla macchina stessa. Inoltre, in relazione al profilo, è permessa la gestione differenziate delle autorizzazioni di utenza, correlate al ruolo, limitandole alla sola consultazione, alla modifica o permettendo anche l’implementazione dei dati contenuti.

Per quanto concerne AMC1 ADR.OR.D.007 (b) punto (a) (2), ADP garantisce:

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

- ✓ la confidenzialità dei dati, assicurando che le informazioni siano accessibili soltanto a coloro che ne abbiamo autorizzazione,
- ✓ l’integrità, assicurando l’accuratezza e la completezza delle informazioni e dei metodi con cui le stesse vengono processate,
- ✓ la disponibilità, assicurando che gli utenti autorizzati possano accedere alle informazioni quando necessario.

Allo scopo di assicurare quanto sopra, AdP si è dotato di protocolli interni autorizzativi (cfr documento citato in “Riferimenti”), nonché sistemi software e hardware che garantiscono quanto richiesto dalla norma.

L’accesso alla piattaforma openwork, workflow, così come server aziendale e intranet avviene attraverso le proprie credenziali e dunque è riservato e tracciato.


La salvaguardia del sistema in termini di sicurezza informatica è garantita dall’ICT aziendale, anche nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione e sicurezza dei dati.

L’archiviazione elettronica avviene sui Server sui quali il rischio dell’interruzione del servizio è valutato e classificato come estremamente improbabile, in quanto sia la parte di memorizzazione che la parte di esecuzione del Server è, in termini di Information Technology, *ridondante* dal punto di vista fisico in quanto soggetta a ben tre tipologie di backup:

- backup giornaliero serale del server completo (macchina virtuale) su un server dedicato per la memorizzazione dei dati (Storage Area Network – SAN) che copia lo stato completo della macchina;
- ulteriore backup dei file su ulteriore server specifico (Network Attached Storage – NAS), differente dal precedente, con storico mensile, ossia che ogni mese il backup viene sovrascritto;
- backup database (solo per la piattaforma openwork) su NAS, differente dal precedente, mediante salvataggio completo del database con un mese di storia.

Il server SAN è collocato in un locale CED, differente da quello in cui sono ubicati i server NAS, e risulta anche alimentato da diversa alimentazione di emergenza.


Inoltre ADP ha implementato sistemi di protezione perimetrali come Firewall, ai fini di regolamentare gli accessi, monitorare e prevenire eventuali casi di attacco/intrusione alla rete.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.5 SEGNALAZIONE AD ENAC DEGLI EVENTI AERONAUTICI

(Rif. AMC3 ADR.OR.E.005 -2.5)

Per la procedura di segnalazione degli eventi aeronautici, relative definizioni, form da impiegare, modalità di conservazione delle evidenze, si rimanda alla Sezione 2 - paragrafo 2.2.8 “Reporting System” del presente documento.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.6 PROCEDURA RELATIVA AL CONSUMO DI ALCOOL, DROGHE E MEDICINALI

(Rif. ADR.OR.C.045 – GM1 ADR.OR.C.045)

La presente procedura ha, come suoi destinatari, tutti i soggetti operanti in airside, la cui attività abbia impatto sulla Safety aeroportuale. La sua diffusione a tutti gli interessati è obbligo e responsabilità del datore interessato.

Ai sensi della normativa vigente, Aeroporti di Puglia 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.

Chiunque, per motivi diversi, debba assumere medicinali psicoattivi, è tenuto ad informare immediatamente il medico competente del datore di lavoro per i riscontri del caso.


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 l’espletamento delle attività lavorative sotto l’effetto delle suddette sostanze, nonché il loro assoluto consumo.

Ferme restando le responsabilità di ciascuna organizzazione al rispetto della normativa nazionale vigente in materia, Aeroporti di Puglia verifica che i sopracitati soggetti emanino e applichino proprie procedure in conformità a quanto previsto dal Regolamento (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 alcool, droghe e medicinali che possono influire negativamente sulle loro capacità psico-fisiche e sui rischi ad essi associati; in tal senso, Aeroporti di Puglia attiva un controllo anche tramite audit.

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 non nel pieno delle sue capacità psico-fisiche, pertanto non dovute a diverse abilità già note, può continuare l’espletamento delle mansioni allo stesso affidate.

Pertanto, qualora un operatore che stia svolgendo la propria mansione in airside, rilevi che altro personale stia operando in condizioni psico-fisiche non idonee, prevedere una segnalazione tempestiva al responsabile della persona interessata che, in caso di riscontro positivo, deve provvedere all’allontanamento immediato dall’attività del soggetto, nel suo interesse e di quello della Safety delle operazioni.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.7 RICEZIONE SAFETY DIRECTIVES

Il presente capitolo tratta le modalità con le quali il Gestore si attiva in caso di ricezione di *Safety Directives*, comunicate da ENAC, o in caso di *Safety Recommendation* comunicate da altre autorità investigative anche al fine del loro recepimento.

2.7.1 Direttiva di Safety emanata da ENAC

Una direttiva di safety (Safety Directives) può pervenire da ENAC, su impulso di EASA o dopo aver constatato l’esistenza di rischi per una specifica operazione.

2.7.1.1 Azioni del Gestore

Ogni documento ricevuto dal Gestore, che abbia anche solo una minima ricaduta sulla safety delle operazioni, viene indirizzato al Safety Manager che lo prende in carico. Di conseguenza:


- ✓ se l’argomento richiede l’attivazione di misure di correzione immediate, si veda il successivo par.2.7.3;
- ✓ se l’argomento richiede una valutazione di safety onde predisporre il piano di correzione:
 1. il Safety Manager analizza i contenuti della direttiva e predispone una nota per il Safety Board;
 2. il Safety Board condivide le necessità di implementazione di eventuali azioni correttive e ne dispone l’attivazione;
 3. i Post Holder/Nominated Person interessati individuano le azioni correttive da implementare e le attivano, comunicandole al Safety Manager e all’Accountable Manager;
 4. il Safety Manager verifica l’efficacia delle azioni correttive mediante audit o ispezioni giornaliere, come descritto al par.2.2 - Il Safety Management System.

2.7.2 Reazione a problematiche di safety che richiedano azioni immediate

L’aerodromo potrebbe presentare una condizione di contingency operativa inaspettata che determini ricadute di safety, per le quali necessitino azioni immediate, tipicamente una anomalia infrastrutturale in area di movimento.

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

1. Chiunque, nell’ambito delle proprie attività in airside, venga a conoscenza di una situazione che possa determinare ricadute di safety, ha l’obbligo di avvisare immediatamente il proprio responsabile o, in sua assenza, il Caposcalo di Servizio, dettagliando il contesto e la condizione che riscontra.


| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2. il Caposcalo 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 PH 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;
- d) il Post Holder/Nominated Person competente si attiva mediante la propria struttura fino alla risoluzione dell’anomalia, quindi ne comunica l’esito positivo al Caposcalo;
- e) il Caposcalo fornisce la conferma di agibilità dell’infrastruttura/sistema, quindi provvede alla cancellazione del NOTAM di cui al punto c).

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 par. 2.7.1.

| | | |
|---|-------------------------|---|
|  | MANUALE DI AEROPORTO | PARTE B – SEZIONE 2 – Il Sistema di Gestione dell’aeroporto |
| | Edizione 0 del 27.07.17 | Rev 1 del 16.10.17 |

2.8 REGISTRAZIONE DEI MOVIMENTI

Per la descrizione del metodo e delle procedure per la registrazione dei movimenti aerei, incluso il tipo di aeromobile, la data e il numero dei passeggeri si rimanda alla relativa procedura P.O. n. 14 – Gestione del piazzale e del parcheggio aa/mm – allegata alla PARTE E – Sezione 14 - del presente Manuale di Aeroporto.