

Le Linee Guida contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle Linee Guida (LG) non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo da esse come risultante ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

# **GESTIONE DELLE MODIFICHE NELL'AMBITO DELLA SORVEGLIANZA DELLA CERTIFICAZIONE DI AEROPORTO AI SENSI DEL REGOLAMENTO (UE) 139/2014**

**SVILUPPATA ED EMESSA DALLE DIREZIONI CENTRALI VIGILANZA TECNICA E REGOLAZIONE AEREA**

**NOMINATIVI E FIRME DIRETTORI CENTRALI Dott. Roberto Vergari ed Ing. Fabio Nicolai**

**Indice**

**Riferimenti Regolamentari**

**Applicabilità**

- 1. PREMESSA E SCOPO**
- 2. LA GESTIONE DELLE MODIFICHE NELL'AMBITO DELLA SORVEGLIANZA DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO**
- 3. MODIFICHE SOGGETTE A PREVENTIVA APPROVAZIONE (REQUIRING PRIOR APPROVAL)**
- 4. MODIFICHE NON SOGGETTE AD APPROVAZIONE (NOT REQUIRING PRIOR APPROVAL)**
- 5. CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT**
- 6. ALLEGATI**

<b>Riferimenti Regolamentari</b>	<b>Paragrafo</b>	<b>Titolo</b>
<b>Regolamento (UE) n. 2018/1139</b>  <b>Regolamento (UE) n. 139/2014</b> <b>ss.mm.ii.</b>  <b><i>e correlati AMC e GM</i></b>		

<b>APPLICABILITÀ</b>	
<b>APT</b>	<b>Gestori Aeroportuali</b>
<b>ATM</b>	<b>Parzialmente interessati</b>
<b>EAL</b>	<b>N.A.</b>
<b>LIC</b>	<b>N.A.</b>
<b>MED</b>	<b>N.A.</b>
<b>NAV</b>	<b>N.A.</b>
<b>OPV</b>	<b>N.A.</b>
<b>SEC</b>	<b>N.A.</b>

## **GLOSSARIO**

AltMoC (Alternative Means of Compliance)

CB (Certification Basis)

CS (Certification Specification)

DAAD (Deviation Acceptance and Action Document)

ELoS (Equivalent Level of Safety)

SC (Special Condition)

## 1 PREMESSA E SCOPO

Con il Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, - comunemente denominato “Regolamento basico” (BR, Basic Regulation) -, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che ha istituito l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), gli Stati Membri dell'Unione Europea sono obbligati ad adottare regole comuni nel settore dell'aviazione civile aventi come scopo il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza e compatibilità ambientale nonché il libero scambio di merci, prodotti e servizi.

L'emendamento, introdotto dal successivo Regolamento (CE) n. 1108/2009, ha ampliato le competenze dell'European Aviation Safety Agency (EASA), inglobando anche i domini degli aeroporti e dell'*Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS)* nell'European Aviation Safety Regulatory System.

Il richiamato Regolamento (CE) n. 216/2008, nel definire gli obiettivi da perseguire (Essential Requirements - ERs) contenuti, per quanto riguarda il dominio degli aeroporti, nell'Annex Va (Essential Requirements for aerodromes) e, per quanto applicabile, nell'Annex Vb (Essential Requirements for ATM/ANS and Air Traffic controllers), ha stabilito che le modalità attuative dello stesso vengano dettagliate in “Regolamenti di attuazione” (Implementing Rules – IRs).

Con il Regolamento (UE) n. 139 del 12 febbraio 2014 (G.U. dell'Unione Europea L. 44 del 14 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014, la Commissione Europea ha adottato e pubblicato il *Regolamento di attuazione* (IRs) del sopra richiamato Regolamento Basico.

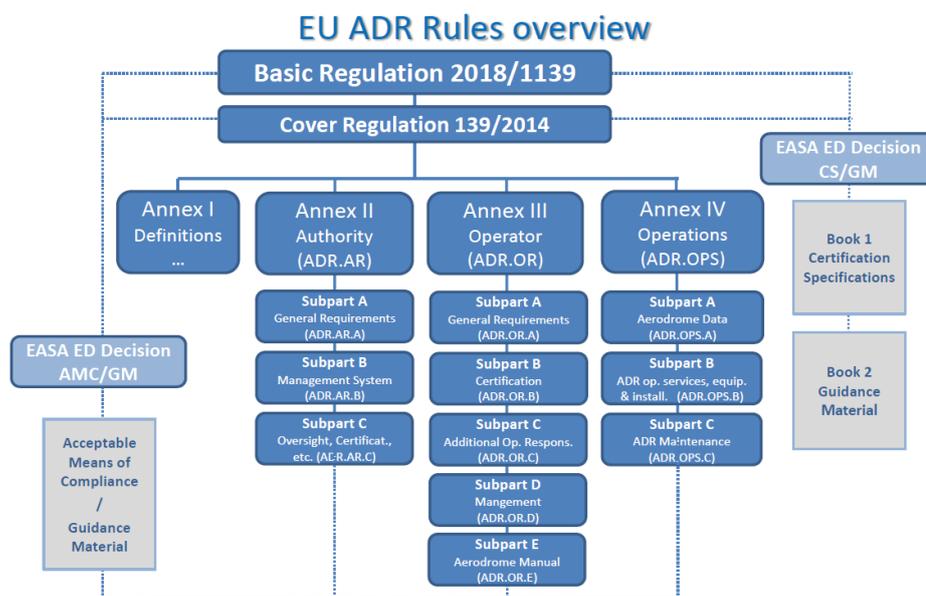
I destinatari del Regolamento, direttamente applicabile, sono:

- gli Stati Membri,
- le competenti Autorità dell'Aviazione Civile (NAA) per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti certificati,
- gli Aeroporti (Aerodromes) che rientrano nell'applicabilità di cui all'art. 4 comma 3 a del Regolamento Basico,
- i relativi Gestori (Aerodrome Operators),

che, ai fini della complessiva transizione alla nuova regolamentazione europea, hanno dovuto assicurare la rispondenza entro il 31 dicembre 2017 (Art. 6 “Conversione dei certificati”; Art. 11 “Entrata in vigore e applicazione”).

Il Regolamento (UE) n. 139/2014 è costituito da una serie di articoli (artt. 1 - 11) destinati agli Stati Membri e da una serie di Implementing Rules - IRs , raccolte in tre distinte Parti e denominate rispettivamente:

- Part ADR.**AR** (Part **A**uthority **R**equirements, per le competenti Autorità);
- Part ADR.**OR** (Part **O**rganisation **R**equirements, per i Gestori aeroportuali);
- Part ADR.**OPS** (Part **O**perations **R**equirements, per le Operazioni aeroportuali).



**Fig. 1 - Struttura e gerarchia delle norme europee**

Si evidenzia che il sopra menzionato BR è stato abrogato e sostituito, con effetto a decorrere dall’11 settembre 2018, dal nuovo Regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio pubblicato in data 4 luglio 2018. In particolare, ferme restando le disposizioni transitorie di cui all’art. 140, gli ER sono stati ridefiniti nell’Annex VII (Essential Requirements for Aerodromes) e, per quanto applicabile, nell’Annex VIII (Essential Requirements for ATM/ANS and Air Traffic controllers).

Ciò premesso, scopo delle presenti Linee Guida è fornire un orientamento applicativo per la gestione delle modifiche (c.d. “change”) sia ai Gestori Aeroportuali sia alle diverse Strutture dell’Ente interessate - nell’ambito del processo di sorveglianza della certificazione per gli aeroporti ricadenti nell’EASA scope, in accordo a quanto disposto dal citato Regolamento (UE) n. 139/2014 - ferma restando la competenza delle Direzioni Operazioni in tema di certificazione e sorveglianza.

## **2 LA GESTIONE DELLE MODIFICHE NELL'AMBITO DELLA SORVEGLIANZA DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO**

Il Regolamento (UE) n. 139/2014 (rif. ADR.OR.D.005(b)(6)), individua tra gli elementi chiave del management system del gestore aeroportuale la definizione di un processo sistematico e documentato volto ad identificare le modifiche che possono intervenire con riferimento alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto ed alle sue operazioni ovvero al management system, a seguito dell'introduzione di un cambiamento. L'obiettivo di tale processo, è quello di individuare i potenziali rischi derivanti dall'introduzione delle modifiche e determinare le azioni da implementare per attuare il cambiamento stesso (*management of change*) al fine di garantire il mantenimento, ed ove possibile il miglioramento, del livello di safety. La norma ADR.OR.B.040 ("Changes") definisce i criteri generali da adottare nella gestione del cambiamento, stabilendo gli obiettivi della procedura di change management volta a:

- determinare le interdipendenze con ogni soggetto potenzialmente interessato dal cambiamento;
- assicurare una valutazione esaustiva del cambiamento
- individuare le interazioni tra i vari soggetti interessati dal cambiamento.

D'altra parte la corrispondente norma ADR.AR.C.040 definisce gli obblighi e le responsabilità dell'Autorità competente - nell'ambito delle attività di oversight di propria competenza - con riferimento alla valutazione ed approvazione delle modifiche proposte dal Gestore.

Ciò premesso, si precisa che - ai sensi di quanto previsto da ADR.OR.B.040 i cambiamenti che interessano gli Aeroporti certificati in accordo al Regolamento (UE) - in termini di caratteristiche fisiche, organizzazione ed operazioni - possono essere suddivisi in:

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

A tal fine, in ottemperanza a quanto previsto da ADR.OR.B.040 (d), il Gestore aeroportuale dovrà definire una specifica procedura - soggetta ad esplicita approvazione da parte di ENAC - volta a disciplinare la gestione delle modifiche (Manuale di Aeroporto, Section B par. 2.2.10 – cfr. AMC3 ADR.OR.E.005,).

Tale procedura dovrebbe definire, in particolare:

- i ruoli e le responsabilità, nell'ambito del processo di implementazione delle modifiche, delle figure responsabili del Gestore (es. PH, SM, CMM), a partire dal process-owner,
- la modalità di attivazione delle modifiche (inclusa l'identificazione delle 'fonti' interne e/o esterne al sistema aeroporto che possono determinare modifiche del sistema),

- l'iter di approvazione interno e le modalità di conduzione della valutazione<sup>1</sup> dell'impatto di ogni modifica,
- la valutazione dell'impatto sul 'sistema aeroporto', in termini di safety, in relazione all'introduzione delle modifiche<sup>2</sup>,
- le modalità di condivisione con gli stakeholder<sup>3</sup> delle valutazioni di safety
- la modalità di classificazione del cambiamento (prior approval o not prior approval)
- le modalità con le quali le modifiche sono sottoposte ad ENAC;

Ciò premesso, nei paragrafi che seguono sono illustrate le modalità di gestione delle due diverse tipologie di cambiamento nonché indicazioni utili alla redazione dell'apposita procedura di *change management* da parte del Gestore Aeroportuale.

---

<sup>1</sup> La valutazione di impatto può essere condotta utilizzando diverse metodologie, da semplici sessioni di brainstorming (es. 'WH Questions' (What - Why - Who - When - Where - How)) fino a sistemi più strutturati, tenendo presente in ogni caso l'importanza della valutazione delle interazioni della modifica proposta con le diverse component del sistema, anche in termini di Human Factor (cfr. Modello SHELL).

<sup>2</sup> Si tenga presente che l'impatto di una modifica deve sempre essere valutato dal Gestore, di concerto con gli eventuali stakeholder interessati, a prescindere dal fatto che la stessa necessiti o meno di approvazione da parte di ENAC.

<sup>3</sup> Operatori aerei, Provider ATS, Handler, Provider RFFS, etc

### **3 MODIFICHE CHE RICHIEDONO PREVENTIVA APPROVAZIONE (CHANGES REQUIRING PRIOR APPROVAL)**

#### **3.1 Premessa**

Ai sensi della normativa comunitaria, sono soggette a preventiva approvazione dell'Autorità Competente, come specificato nelle IR applicabili (rif.GM1 ADR.OR.B.040(a);(b)):

- a. l'utilizzo di AltMoC ai sensi della norma ADR.OR.A.015;
- b. la procedure di gestione e notifica delle modifiche che non richiedono approvazione ("changes not requiring prior approval" - rif. ADR.OR.B.015(b)(4)) e le sue variazioni;
- c. le modifiche alla base di certificazione dell'Aeroporto ed alla Specifica di certificazione, per quanto richiesto da ADR.OR.B.040(a)(1);
- d. le modifiche relative ad equipaggiamenti critici ai fini di safety ADR.OR.B.040(a)(1);
- e. le modifiche con impatto significativo sugli elementi costitutivi del Management System del Gestore richiesti da ADR.OR.D.005(b);
- f. la variazione del livello di protezione RFFS (Rescue and Firefighting Services), per quanto previsto da ADR.OPS.B.010(a)(1)(2);
- g. le modifiche alle low visibility procedures (ADR.OPS.B.045(b));
- h. le operazioni con aa/mm di cod. letterale superiore al codice di riferimento dell'aeroporto (ADR.OPS.B.090(a)).
- i. altre approvazioni richieste ai sensi della normativa comunitaria (es. deviazioni dalle CS EASA, ostacoli alla navigazione aerea).

Per tutti i casi sopra riportati (in accordo a quanto previsto da ADR.OR.B.040(c)) - nonché per gli ulteriori casi per i quali è prevista un'approvazione ai sensi della normativa nazionale - il Gestore è tenuto ad inoltrare apposita richiesta di approvazione ad ENAC - secondo le modalità operative di seguito riportate - prima dell'implementazione della modifica, al fine di consentire alle competenti strutture dell'Ente di valutare la conformità della stessa al Regolamento Basico e sue norme attuative, di imporre eventuali condizioni da rispettare nel corso dell'implementazione della modifica nonché di apportare gli emendamenti eventualmente necessari al Certificato ed alla relativa Specifica.

Si rammenta che qualunque modifica che richiede la preventiva approvazione potrà essere implementata solo a seguito dell'emanazione del relativo provvedimento positivo da parte delle competenti strutture dell'Ente, fatto salvo quanto previsto al successivo paragrafo 3.2.2 in merito alle modifiche urgenti al Manuale di Aeroporto.

#### **3.2 Proposta di Modifica**

Le proposte di modifica (siano esse relative alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle sue operazioni, alla sua organizzazione e più in generale al suo management system) devono essere inoltrate per iscritto da parte del Gestore aeroportuale alla Direzione Operazioni competente con

congruo anticipo rispetto alla loro implementazione.

In linea generale (cfr. ADR.OR.B.040(e)), le proposte di modifica devono essere accompagnate dalla documentazione prevista da ADR.OR.B.040(f) e ADR.OR.E.005 e - in particolare - da un documento di sintesi (*Change Management Document*, cfr. Form Allegato 1), che descriva la modifica, ne indichi le motivazioni ed il relativo Process Owner - ovvero il soggetto che la promuove all'interno dell'organizzazione - e che individui in modo puntuale l'impatto della modifica su (cfr. AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b)):

- (a) i dati della Specifica di Certificazione,
- (b) gli elementi della Base di Certificazione (CB),
- (c) gli equipaggiamenti critici ai fini di safety,
- (d) gli elementi del Management System del Gestore (ADR.OR.D.005(b)),
- (e) il Manuale di Aeroporto,
- (f) le CS applicabili alla modifica - nel caso di modifiche relative alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto - nonché eventuali ELoS o Special Condition che fossero necessari al fine di assicurare la conformità della modifica stessa (per questi casi si rimanda alle LG ENAC 2016/002-APT), evidenziando le modalità con le quali sarà dimostrata la conformità,
- (g) i requisiti delle Parti OR e OPS del Regolamento (UE) n. 139/2014 applicabili alla modifica, evidenziando le modalità con le quali sarà dimostrata la conformità,

nonché dal Safety Assessment richiesto da ADR.OR.B.040(f).

Si precisa che il documento di sintesi dovrà essere sottoscritto dal *process owner* (*post holder* competente per area) e dal Compliance Monitoring Manager; la sottoscrizione del documento da parte di quest'ultimo garantisce la conformità della modifica alla normativa applicabile nonché la conformità del processo di implementazione della modifica alle previsioni dell'apposita procedura del Manuale di Aeroporto (*quality review*).

Il Safety Assessment dovrà essere sottoscritto dal *process owner* della modifica, dal personale del SMS responsabile della valutazione, dal Safety Manager nonché dagli altri soggetti eventualmente coinvolti nella valutazione.

In ogni caso è richiesto al Gestore di (cfr. ADR.OR.B.040(f)):

- (1) determinare le interdipendenze con tutte le parti (anche terze) sulle quali la modifica può avere impatto, pianificare e sviluppare un safety assessment in coordinamento con tali organizzazioni;
- (2) allineare in modo sistematico i presupposti delle analisi e le mitigazioni con le parti interessate;
- (3) assicurare una valutazione globale della modifica, valutando ogni necessaria interazione<sup>4</sup>;
- (4) assicurare che il safety assessment sia supportato da argomentazioni complete e valide, evidenze e criteri di safety opportunamente documentati, e che la modifica sia finalizzata in generale ad un miglioramento del livello di safety.

---

<sup>4</sup> Si richiama in particolare quanto previsto da GM2 e GM3 ADR.OR.B.040(f), laddove si richiama la necessità di una particolare attenzione alle modifiche che possono avere impatto sulla safety della pista (runway safety), incluse l'introduzione e/o la modifica alle procedure anti-rumore. Inoltre deve essere tenuto in considerazione che una modifica può sottendere ulteriori modifiche di "secondo livello"; in tal senso anche le mitigazioni introdotte in relazione ad una modifica possono esse stesse considerarsi come change, aventi un loro impatto da valutare attentamente.

Il Gestore deve fornire puntuale evidenza della valutazione degli elementi sopra elencati attraverso la documentazione a supporto della modifica.

Infine, nel caso di progetti - qualora questi si configurino quali modifiche ai sensi di ADR.OR.B.040 (tipicamente opere relative alle aree air-side) secondo quanto esplicitato nel successivo paragrafo 3.3.3 - la documentazione di *change management* dovrà essere allegata ai pertinenti elaborati di progetto.

### **3.3 Valutazione delle modifiche**

La valutazione preliminare della modifica da parte ENAC è finalizzata a verificarne l'ammissibilità in relazione alle previsioni del Regolamento Basico, del Regolamento (UE) n. 139/2014 e relativi AMC, nonché a quanto previsto nelle presenti Linee Guida.

L'istruttoria deve essere finalizzata in particolare a (AMC2 ADR.AR.C.040(a) punto (a)):

- valutare la modifica proposta in relazione alla Base di Certificazione nonché ai requisiti applicabili delle Parti OR ed OPS del Regolamento (UE) n. 139/2014 ed ogni altro requisito applicabile,
- valutare se il Gestore abbia identificato tutte le Specifiche di Certificazione applicabili (CS), nonché tutti i requisiti applicabili delle Parti OR ed OPS del Regolamento (UE) n. 139/2014,
- valutare le modalità proposte dal Gestore per dimostrare la conformità ai requisiti di cui sopra,
- riesaminare e valutare il contenuto delle modifiche proposte al Manuale di Aeroporto,
- valutare il safety assessment prodotto a corredo della proposta di modifica secondo quanto descritto in GM3 ADR.AR.C.035(a), verificandone la rispondenza ai criteri previsti da ADR.OR.B.040(f).

La valutazione include, ovviamente, la verifica della conformità della modifica rispetto ai requisiti applicabili nonché la necessità di prescrivere eventuali condizioni per operare durante il periodo necessario ad implementare la modifica stessa.<sup>5</sup>

Ai fini della valutazione, l'ENAC - oltre ad esaminare la documentazione trasmessa - può richiedere di effettuare ispezioni e/o audit ad hoc o di partecipare a dimostrazioni o test condotti dal Gestore secondo quanto ritenuto appropriato; può altresì richiedere al Gestore gli eventuali chiarimenti o le integrazioni alla documentazione che ritenga necessari.

La modifica potrà essere approvata laddove il Gestore abbia dimostrato, a giudizio dell'ENAC - tramite la documentazione trasmessa - la conformità ai requisiti applicabili, inclusi i requisiti di cui in ADR.OR.B.040 e, se applicabile, ADR.OR.E.005 (rif. ADR.AR.C.040(b)).

---

<sup>5</sup> Secondo il GM1 ADR.AR.C.040(d) le condizioni per operare durante l'implementazione di una modifica dovrebbero essere approvate dall'Autorità ma la relativa proposta può anche essere formulata dal Gestore Aeroportuale.

Il provvedimento di approvazione, emesso dall'ENAC potrà comportare - ove applicabile - l'emendamento della Specifica di Certificazione<sup>6</sup> ovvero della Base di Certificazione<sup>7</sup>, nonché includere eventuali condizioni da rispettare durante il periodo di implementazione del "change". (rif. ADR.AR.C.040(c),(d)).

Al procedimento si applicano i termini previsti dalle disposizioni vigenti con riferimento ai processi di Certificazione e Sorveglianza.

Si fa presente infine che, qualora il Gestore implementi una modifica in pendenza dell'approvazione (laddove richiesta) - ferme restando eventuali ulteriori sanzioni applicabili ai sensi del D. Lgs. n. 173/2017 - l'ENAC potrà valutare, in funzione della rilevanza dell'infrazione, la sospensione, limitazione o revoca del certificato.

Per quanto concerne infine le modifiche correlate a progetti di opere aeroportuali - qualora questi si configurino quali *change* ai sensi di ADR.OR.B.040 - le relative procedure di approvazione sono definite al successivo paragrafo 3.3.3.

### **3.3.1 Modifiche al Management System (rif. AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f))**

Il Gestore è tenuto ad informare preventivamente l'ENAC di qualunque variazione che possa avere impatto significativo sul proprio Management System, inclusa la variazione delle figure responsabili di cui in ADR.OR.D.015 (Accountable Manager, Maintenance Manager, Operational Services Manager, Safety Manager, Compliance Monitoring Manager), al fine di consentire all'Ente di effettuare le necessarie valutazioni.

Con riferimento alla variazione delle figure responsabili<sup>8</sup>, il Gestore deve sottoporre alla Direzione Operazioni competente il nominativo della persona candidata per ognuno dei ruoli sopra indicati.

In questo caso, il Gestore dovrà produrre la seguente documentazione:

- proposta sottoscritta dall'Accountable Manager e dal Compliance Monitoring Manager<sup>9</sup>,
- form ENAC "Nominated Persons - ADR" (cfr. Linee Guida ENAC 2017/003-APT, All. "F"),
- curriculum professionale (CV),
- evidenze documentali relative all'esperienza lavorativa (es. attestazioni rilasciate dal datore di lavoro),
- evidenze documentali relative alla qualificazione (es.: attestati corsi di formazione, etc.).

La Direzione Operazioni - per il tramite del Team incaricato - valuterà le qualificazioni della persona proposta (*qualification*) in accordo alle previsioni della normativa comunitaria e, laddove ritenuto

---

<sup>6</sup> Secondo il GM1 ADR.AR.C.040(c) l'Autorità deve emendare la Specifica del Certificato ogni qualvolta si verifichi una variazione dei dati e delle informazioni in essa contenuti, a prescindere dalla rilevanza della modifica stessa.

<sup>7</sup> Le modifiche alla Base di Certificazione ed alla Specifica del Certificato saranno in ogni caso apportate a cura della Direzione Operazioni.

<sup>8</sup> N.b.: La semplice variazione di una *nominated person* non necessita un safety assessment.

<sup>9</sup> la sottoscrizione del documento da parte di quest'ultimo garantisce la conformità della modifica alla normativa applicabile nonché la conformità del processo di implementazione della modifica alle previsioni dell'apposita procedura del Manuale di Aeroporto.

necessario, potrà effettuare un colloquio con il candidato e/o richiedere eventuali ulteriori evidenze ai fini della sua accettabilità (rif. GM1 ADR.AR.C.035(a)).

Si fa presente, al riguardo, che qualora il Gestore proponga la stessa persona per più di un incarico nell'ambito del proprio management system, occorrerà valutare la compatibilità e la cumulabilità di tali incarichi sia in termini di sostenibilità del workload sia in termini di potenziale conflitto di interessi; la proposta dovrà, in tal caso, includere elementi a supporto dell'accettabilità della candidatura.

Per maggiori informazioni si rimanda al documento "*Reg. (UE) n. 139/2014 - Compatibilità e cumulabilità delle figure responsabili*", pubblicato sull'apposita pagina del sito web dell'Ente, che riporta una sintesi delle previsioni normative (AMC/GM) inerenti alla compatibilità e cumulabilità degli incarichi delle figure responsabili nell'ambito dell'organizzazione del gestore aeroportuale nonché, per ciascuna figura, la compatibilità della stessa con ciascuna delle altre figure (cfr.: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/aeroporti-in-italia/certificazione-degli-aeroporti/Transizione-alla-normativa-UE/organizzazione-del-gestore> )

Oltre ai casi di variazione delle persone responsabili, il Gestore deve notificare ad ENAC tutte le modifiche che possano avere impatto significativo sul proprio Management System, inclusa la relativa documentazione. In questo caso, per le modifiche soggette ad approvazione, la Direzione Operazioni valuterà l'opportunità di condurre audit ad hoc.

Per tutte le modifiche relative al Management System che richiedono approvazione - inclusa l'accettazione delle figure responsabili - la Direzione Operazioni competente notificherà per iscritto al Gestore il relativo provvedimento.

In caso di modifiche relative al Management System che non richiedono approvazione, si applicherà quanto riportato al successivo Par. 4.

### **3.3.2 Modifiche relative al Manuale di Aeroporto (incluso Training Manual e SMS Manual)**

Le modifiche al Manuale di Aeroporto sono normalmente derivanti da variazioni delle pertinenti informazioni di carattere generale (es. dati amministrativi), da modifiche alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, da variazioni al management system del Gestore o da variazioni delle procedure operative ivi contenute.

Ciò premesso, le modifiche ai contenuti e/o parti del Manuale che richiedono preventiva approvazione - in linea con i criteri riportati nel Par. 3.1 nonché in relazione a quanto previsto dalle relative procedure del Manuale di Aeroporto - possono essere apportate solo dopo l'emissione del relativo provvedimento da parte della Direzione Operazioni.

Sono tuttavia fatte salve le modifiche urgenti necessarie nell'interesse della safety, che possono essere pubblicate ed applicate immediatamente purché la relativa richiesta di approvazione sia stata inoltrata (cfr. ADR.OR.E.005(f)).

Si precisa inoltre che un emendamento al Manuale di Aeroporto quale conseguenza di una modifica precedentemente approvata non richiede ulteriore approvazione, ma deve essere notificato alla

Direzione Operazioni competente per opportuna informazione, prima della pubblicazione, in conformità a quanto previsto dal successivo Par. 4. La necessità di emendare il Manuale di Aeroporto dovrebbe comunque essere inclusa tra le informazioni da fornire ad ENAC all'atto della richiesta di approvazione della modifica (con indicazione della pertinente sezione interessata in accordo alla struttura prevista da AMC3 ADR.OR.E.005).

Analogamente, il Gestore deve preliminarmente valutare ed informare l'ENAC - nell'ambito della gestione della modifica - della necessità di pubblicazione della relativa informazione aeronautica in conseguenza dell'implementazione di una modifica.

In linea generale, le proposte di modifica devono essere accompagnate da un documento di sintesi (es. *Change Management Document*, cfr. Form Allegato 1), che descriva la modifica individuando in modo puntuale le parti del documento interessate, ne indichi le motivazioni ed il relativo *process owner* e ne valuti l'impatto sul sistema in termini di safety. In relazione alla complessità della modifica il safety assessment a supporto della stessa potrà essere di tipo semplificato, potendo essere integrato nel *Change Management Document*.

### **3.3.3 Modifiche relative alle caratteristiche fisiche dell'Aeroporto**

#### **3.3.3.1 Progetti**

Gli interventi di nuova realizzazione e/o modifica di infrastrutture ed impianti air-side, così come gli interventi da realizzare in area land-side laddove aventi impatto sui requisiti di certificazione (es. costituzione di ostacoli e/o pericoli), devono essere valutati quali "change" ai sensi di quanto previsto da ADR.OR.B.040 al fine di determinarne l'impatto sulle condizioni di safety del sistema aeroporto inteso in tutte le sue componenti (fisiche, operative ed organizzative), ivi inclusi i soggetti terzi eventualmente affetti dalla modifica (cfr. in particolare ADR.OR.B.040 punto (f)).

Lo sviluppo del progetto deve, in questo caso, essere assoggettato - in tutte le sue fasi, compresa quella del progetto di fattibilità tecnica ed economica - ad un rigoroso processo di valutazione della modifica, al fine di assicurare che la sua implementazione garantisca un livello di sicurezza almeno pari a quello esistente ovvero, per quanto possibile, contribuisca ad un miglioramento delle condizioni preesistenti. Ciò contemperando comunque la finalità di garantire la coerenza con i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali approvati in accordo alla normativa di settore.

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

Sono pertanto esclusi dall'applicazione delle procedure di "change management" i progetti di interventi di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria che non comportino modifiche di infrastrutture, impianti e/o equipaggiamenti oggetto di lavori ovvero delle caratteristiche operative

dell'aeroporto. Si tratta in particolare degli interventi che restituiscono l'infrastruttura all'operatività nelle stesse condizioni di partenza, una volta conclusi i relativi lavori, e sono condotti in accordo alle pertinenti procedure per la gestione dei lavori incluse nel Manuale di Aeroporto (cfr. ADR.OPS.B.070 - *Aerodrome works safety*).

Esistono tuttavia situazioni nelle quali un intervento di manutenzione straordinaria, pur non modificando la configurazione finale delle infrastrutture e/o degli impianti a conclusione dei lavori, determina un impatto significativo sulle operazioni per un periodo di tempo prolungato (es. lavori che comportino la temporanea variazione delle distanze dichiarate o la modifica delle caratteristiche operative); in tali casi, che possono essere assimilati a "modifiche transitorie", (*temporary changes*) il Gestore - nell'ambito delle procedure per la gestione dei lavori - dovrà comunque effettuare tutte le necessarie valutazioni per determinare le implicazioni della modifica temporanea, oltre che per definire ed attuare le eventuali misure di mitigazione più appropriate.

Ciò premesso, ogni qualvolta un progetto sottenda un "change" ai sensi di quanto previsto da ADR.OR.B.040, il Gestore è tenuto a sviluppare - in aggiunta a quanto previsto dalla normativa di settore in materia di progettazione - una valutazione di impatto e produrre la seguente ulteriore documentazione (rispetto a quanto descritto in 3.2) a supporto della modifica:

- a. Livello di fattibilità tecnica ed economica / definitivo
  - *Change Management Document* (cfr. Form Allegato 1), sottoscritto dal *process owner* (*post holder* competente/i per area) e dal Compliance Monitoring Manager, che individui in modo puntuale l'impatto della modifica su:
    - Specifica di Certificazione,
    - Base di Certificazione (CB),
    - equipaggiamenti critici ai fini di safety,
    - elementi del Management System del Gestore (ADR.OR.D.005(b)),
    - operazioni aeroportuali,
    - Manuale di Aeroporto (indicando le sezioni da modificare a seguito della modifica),
    - pubblicazioni aeronautiche (AIP),
    - training (necessità di revisione dei programmi di addestramento),
    - Terze Parti operanti in aeroporto;
  - *Compliance Assessment Document*, sottoscritto dal Compliance Monitoring Manager, che individui le CS applicabili alla modifica specificando se sono necessarie variazioni a *flexibility tool* già approvati e/o eventuali nuovi ELoS e Special Condition nonché evidenziando, in modo puntuale per ognuna delle norme applicabili, le modalità con le quali si intende dimostrare la conformità<sup>10</sup>.
- b. Livello di progettazione esecutiva (o definitiva in caso di appalto integrato):
  - *Change Management Document* (cfr. Form Allegato 1), ove aggiornato per variazioni intervenute, sottoscritto dal *process owner* (*post holder* competente/i per area) e dal Compliance Monitoring Manager, che individui in modo puntuale l'impatto della modifica su:

<sup>10</sup> A fine lavori, ai fini del rilascio del Certificato di agibilità, ove previsto, il Gestore dovrà aggiornare il documento indicando la documentazione effettivamente disponibile a supporto della dimostrazione di conformità.

- Specifica di Certificazione,
  - Base di Certificazione (CB),
  - equipaggiamenti critici ai fini di safety,
  - elementi del Management System del Gestore (ADR.OR.D.005(b)),
  - operazioni aeroportuali,
  - Manuale di Aeroporto (indicando le sezioni da modificare a seguito della modifica),
  - pubblicazioni aeronautiche (AIP),
  - training (necessità di revisione dei programmi di addestramento),
  - Terze Parti operanti in aeroporto;
- *Compliance Assessment Document*, ove aggiornato per variazioni intervenute, sottoscritto dal Compliance Monitoring Manager, che individui le CS applicabili alla modifica specificando se sono necessarie variazioni a *flexibility tool* già approvati e/o eventuali nuovi ELoS e Special Condition nonché evidenziando, in modo puntuale per ognuna delle norme applicabili, le modalità con le quali si intende dimostrare la conformità<sup>11</sup>,
- *Safety Assessment*, sottoscritto dal Process Owner della modifica, dal personale del SMS responsabile della valutazione e dal Safety Manager e condotto in coordinamento con le parti interessate come individuate nel Change Management Document<sup>12</sup>.
- L'assessment è finalizzato - tramite l'identificazione degli eventuali hazard introdotti dalla modifica, la valutazione dei rischi connessi e la relativa mitigazione - a dimostrare che la modifica introdotta determini un livello di safety accettabile e persegua, laddove possibile, l'obiettivo di un miglioramento delle condizioni di safety preesistenti.
- Si precisa che le valutazioni devono riferirsi all'impatto della modifica sul sistema sia 'a regime' - ovvero una volta consolidata - sia durante la sua implementazione; a tal fine, una sezione specifica del documento dovrà essere dedicata alla valutazione delle condizioni per operare durante la modifica (es. safety assessment sull'impatto del cantiere).

La documentazione di cui sopra deve essere trasmessa alla Direzione Operazioni territorialmente competente, *owner* del processo di sorveglianza della certificazione di aeroporto nonché, in copia, alla Direzione Pianificazione e Progetti, nel caso di progetti di competenza di quest'ultima secondo le attribuzioni definite dalle Circolari ENAC APT 21 ed APT 13A.

Ad esito positivo delle valutazioni, effettuate limitatamente agli aspetti organizzativi, gestionali ed operativi descritti nei documenti precitati, la Direzione Operazioni territorialmente competente invia il proprio parere al Gestore e per conoscenza alla Direzione Pianificazione e Progetti, nel caso di progetti di competenza di quest'ultima.

Al ricevimento del parere positivo, il Gestore trasmette il progetto delle opere, unitamente al *Compliance Assessment Document*, alla struttura di ENAC competente. Nel caso si tratti della Direzione Pianificazione e Progetti, sarà necessario portare a conoscenza della citata trasmissione anche la Direzione Operazioni territorialmente competente.

<sup>11</sup> A fine lavori, ai fini del rilascio del Certificato di agibilità, ove previsto, il Gestore dovrà aggiornare il documento indicando la documentazione effettivamente disponibile a supporto della dimostrazione di conformità.

<sup>12</sup> Il Safety Assessment deve richiamare le sessioni di eventuali Gruppi di Lavoro ed i nominativi dei relativi partecipanti.

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

La Direzione competente per l'istruttoria del progetto valuta:

- il rispetto ai requisiti applicabili alla proposta,
- l'identificazione, da parte del Gestore, di tutte le Specifiche di Certificazione applicabili (CS),
- se la modifica è correlata ad altre CS oltre a quelle proposte dal Gestore,
- le modalità proposte dal Gestore per dimostrare la conformità ai requisiti di cui sopra.

Se in esito alla valutazione dovesse nascere l'esigenza di applicare ulteriori CS rispetto a quelle considerate nel progetto ovvero dovesse insorgere la necessità di introdurre dei nuovi *flexibility tool* o di modificarne alcuni già approvati, la Direzione competente per l'istruttoria del progetto condurrà le proprie analisi secondo le modalità indicate nella LG ENAC 2016/002-APT. Si evidenzia che la valutazione include la necessità di prescrivere eventuali condizioni per operare durante il periodo necessario ad implementare la modifica stessa.

In esito alla positiva definizione dell'istruttoria, la Direzione competente procederà con l'approvazione del progetto dandone informazione alla Direzione Operazioni Territorialmente competente, qualora non coincidente con la prima.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e della realizzazione dei relativi lavori, ovvero sia prima che il *change* diventi efficace (comunque prima dell'apertura all'esercizio dell'infrastruttura / impianto<sup>13</sup>), il Gestore dovrà notificare alla Direzione Operazioni territorialmente competente la documentazione inerente all'effettiva implementazione della modifica (es. richiesta di modifica della Base di Certificazione, modifiche al Manuale di Aeroporto, evidenza della pubblicazione delle pertinenti informazioni aeronautiche, implementazione eventuale attività di training derivante dall'attuazione della modifica, etc.) - in coerenza con quanto prefigurato nel *Change Management Form* allegato al progetto).

Ciò poiché in ogni caso, tutte le attività di *oversight* di cui alla ADR.AR.C.040 connesse all'implementazione del *change* da parte del Gestore - (es. modifica della Specifica di Certificazione e/o della Base di Certificazione, modifica del Manuale di Aeroporto e delle pubblicazioni su AIP, etc.) restano in capo alla Direzione Operazioni territorialmente competente, che le espleta sia tramite verifiche a campione nel corso degli audit di sorveglianza o mediante audit *ad hoc* nel caso dei *change* più significativi sia emettendo le pertinenti approvazioni laddove previsto.

Si evidenzia infine che, laddove i progetti configurino un *change* ai sensi di quanto previsto dal

<sup>13</sup> La documentazione che il Gestore deve predisporre in esito alla realizzazione dei lavori deve includere l'aggiornamento della compliance checklist elaborata in fase di progetto, integrata con l'indicazione delle evidenze effettivamente utilizzate per dimostrare la conformità. Tale documento è messo a disposizione della Commissione di Agibilità incaricata, ovvero trasmesso alla Direzione Operazioni competente, nel caso in cui il Certificato di Agibilità sia sostituito dal Nulla Osta alla Messa in Esercizio emesso dal Gestore secondo le vigenti procedure.

precedente par. 3.1, i relativi provvedimenti di approvazione dovranno riportare un esplicito richiamo alla necessità di procedere - a seguito del completamento con esito positivo dei relativi lavori - all'emendamento della Base di Certificazione (anche includendo nuovi *'flexibility tools'*) e/o della Specifica di Certificazione<sup>14</sup>.

### **3.3.3.2 Modifiche derivanti da emendamenti della normativa di riferimento**

In caso di modifiche delle caratteristiche fisiche derivanti derivati dall'adeguamento a successivi emendamenti della normativa di riferimento (cfr. ADR.OR.B.050 - *Continuing compliance with the Agency's certification specifications*), si applica la procedura descritta nelle Linee Guida ENAC 2016/002-APT, cui si rimanda integralmente.

## **3.4 Registrazione ed archiviazione delle informazioni**

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020(a), ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all'attività di certificazione e sorveglianza - incluse le modifiche (change) - che garantisce un'adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni.

Tutte le modifiche approvate sono registrate, a cura della Direzione Operazioni competente, tramite l'apposito sistema informatico.

La documentazione relativa alla valutazione ed accettazione delle modifiche è conservata per l'intero periodo di validità del Certificato.

Il Gestore, nell'ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), conserverà la documentazione relativa alle modifiche approvate per la durata del Certificato<sup>15</sup>.

## **3.5 Modulistica**

In Allegato 1 è riportato, a titolo di mero riferimento, un form utilizzabile per la proposta di modifiche che richiedono approvazione (i Gestori possono ovviamente continuare ad utilizzare i propri form allegati alle relative procedure del Manuale di Aeroporto; si consiglia di uniformare tali form al modello proposto per quanto riguarda le informazioni minime da includere nella richiesta).

---

<sup>14</sup> Per le modalità di modifica della Base di Certificazione e della Specifica di Certificazione si rinvia alle Linee Guida ENAC 2016/002 - APT.

<sup>15</sup> In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Basico e delle sue Implementing Rules. Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazione e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

## **4 MODIFICHE CHE NON RICHIEDONO APPROVAZIONE (CHANGES NOT REQUIRING PRIOR APPROVAL)**

### **4.1 Premessa**

Le modifiche differenti da quelle evidenziate nel precedente Par. 3 non richiedono, in linea generale, una specifica approvazione da parte dell'ENAC.

Ai sensi della richiamata norma ADR.OR.B.040, per tale tipologia di modifiche è prevista la sola notifica all'Autorità in accordo alla pertinente procedura del Manuale di Aeroporto (soggetta ad esplicita approvazione).

Quanto sopra ferma restando la necessità, da parte del Gestore, di effettuare le proprie valutazioni di impatto e di safety, anche in forma semplificata, in funzione dell'effettiva portata della stessa (tali valutazioni non necessitano di essere allegate alla notifica; è comunque fatta salva la facoltà dell'ENAC di richiedere al gestore tale documentazione per successive verifiche).

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, non necessitano di approvazione le seguenti modifiche:

#### Organizzazione

- variazione di figure non soggette ad accettazione di ENAC (es. *deputy*),
- variazione dell'assetto organizzativo, privo di impatto sulla struttura e le responsabilità definite ai fini della certificazione di aeroporto,
- esternalizzazione di attività del Gestore rientranti tra quelle definite nella Parte OPS del Regolamento (UE) n. 139/2014, purché affidate nel rispetto di quanto previsto da ADR.OR.D.010 (*Contracted Activities*).

#### Manuale di Aeroporto / procedure operative

- modifica di riferimenti normativi, nominativi e recapiti,
- modifiche dei contenuti del Manuale - e sue procedure - conseguenti a modifiche *infrastrutturali già approvate* (es. modifica planimetrie derivanti dalla realizzazione di interventi approvati),
- modifica di allegati ed appendici alle procedure (es. checklist), salvo ove diversamente stabilito,
- modifiche al Manuale - e sue procedure - derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di rilievi ENAC, preventivamente accettate,
- modifiche al Manuale - e sue procedure - derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di rilievi da audit interni o da esigenze di miglioramento scaturite da riesame interno del Gestore, purché sia evidenziato che le modifiche perseguono il miglioramento dei livelli di safety e non riguardano una riduzione delle risorse allocate (oltre che non rientrino nei casi in cui è espressamente prevista la preventiva approvazione),
- modifica della tipologia di attrezzature ed equipaggiamenti richiamati all'interno del Manuale - e sue procedure - purché rientranti tra quelli accettati da ENAC, se applicabile (es. *'friction tester'*).
- Modifiche e aggiornamenti alla parte A del Manuale di Aerodromo;

- PEA: modifiche derivanti dall'implementazione di azioni correttive a seguito di esercitazioni o emergenze reali, preventivamente approvate dall'AEC, che siano coerenti con il contesto normativo e non incidano sul riparto dei compiti e delle responsabilità dei vari attori coinvolti;
- PEA: modifica alle infrastrutture e mezzi di supporto (es. sale di accoglienza individuate, tipologia di risorse/mezzi impiegati) condivisi in ambito AEC;
- PEA: modifiche ai riferimenti e contatti.
- Modifiche editoriali alla documentazione.

#### Infrastrutture e impianti

- sostituzione di AVL (inclusi *sign*) con apparati equivalenti a tecnologia LED fermo restando il rispetto della conformità alle CS EASA applicabili,
- sostituzione di guide ottiche (VDGS, A-VDGS) esistenti con apparati analoghi, ferma restando la conformità alle CS EASA applicabili,
- modeste integrazioni di esistenti marking di apron (es. indicazione tipo a/m) che non modifichino layout complessivo degli stand e clearance,
- variazioni al layout della viabilità veicolare al di fuori dell'area di movimento; variazioni temporanee alla viabilità veicolare correlate alla presenza di cantieri per lavori di manutenzione ordinaria o per opere approvate
- manutenzioni ordinarie in genere,
- installazione gru, preventivamente valutate di concerto con il Provider ANS, che non forino le superfici di limitazione degli ostacoli e non interferiscano con le radio-assistenze.

N.B.: L'elenco delle modifiche che non richiedono approvazione, definito nel rispetto dei criteri sopra indicati nonché del più generale quadro normativo di riferimento, deve essere declinato nella procedura di *change management* del Manuale di Aeroporto; la procedura può altresì indicare le parti del Manuale stesso che, possono sempre essere modificate senza preventiva approvazione.

## **4.2 Notifica delle modifiche che non richiedono approvazione**

La notifica, da trasmettere alla Direzione Operazioni territorialmente competente, deve illustrare sinteticamente la modifica - anche a supporto della sua classificazione in conformità alla pertinente procedura del Manuale di Aeroporto - ed indicare il relativo process owner (es. PH), la motivazione, l'esito della valutazione di impatto, gli stakeholder interessati, e l'individuazione puntuale delle sezioni del Manuale di Aeroporto (o altro documento correlato)<sup>16</sup> eventualmente interessate, da allegare alla stessa.

Il Gestore potrà implementare la modifica non appena ricevuto l'avviso di avvenuta ricezione della documentazione da parte dell'Ente; a tal fine, è necessario che la notifica sia effettuata a mezzo PEC.

---

<sup>16</sup> Si rammenta da ultimo che è responsabilità del Gestore provvedere ad aggiornare il Manuale di Aeroporto in conseguenza della notifica di una modifica che non richiede approvazione nonché di provvedere alla pubblicazione delle necessarie informazioni aeronautiche, laddove necessario.

### 4.3 Adempimenti dell'ENAC

Ai sensi di quanto previsto da ADR.AR.C.040, all'atto della ricezione di una notifica di modifica che non richiede approvazione (ai sensi della ADR.OR.B.040(d)), la Direzione Operazioni - per il tramite del Team incaricato - esaminerà la documentazione trasmessa dal Gestore al fine di accertare che la stessa rientri tra quelle che non richiedono approvazione e che la stessa sia stata correttamente gestita anche in accordo alle pertinenti procedure del Manuale di Aeroporto nonché che la notifica dia evidenza della conformità della modifica alle specifiche di certificazione e/o gli altri requisiti applicabili alla stessa.

Tale verifica è effettuata dal Team di norma entro 30 gg dalla ricezione, direttamente tramite il sistema di gestione documentale dell'Ente, in grado di garantire adeguata tracciabilità. Solo in caso di non conformità rilevate nella gestione della modifica (es. classificazione inappropriata da parte del gestore), il Team redigerà apposito rapporto, notificando al Gestore il conseguente rilievo e richiedendo la revisione della proposta di modifica.

Il processo di gestione delle modifiche che non richiedono preventiva approvazione sarà - in ogni caso - oggetto di verifica, a campione, nel corso dell'apposito audit sul Management System previsto dal Piano di Sorveglianza.

### 4.4. Registrazione ed archiviazione delle informazioni

Al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014, Annex II ADR.AR.B.020 (punto a.6), ENAC si è dotato di un sistema informatico per la raccolta delle registrazioni relative all'attività di certificazione e sorveglianza - incluse le modifiche (change) - che garantisce un'adeguata archiviazione, accessibilità e tracciabilità delle informazioni.

Tutte le notifiche relative alle modifiche che non richiedono approvazione sono registrate, a cura della Direzione Operazioni competente tramite l'apposito sistema informatico.

La documentazione relativa alla valutazione ed accettazione delle modifiche è conservata per l'intero periodo di validità del Certificato.

Il Gestore, nell'ambito dei propri obblighi in tema di *record keeping* (ADR.OR.D.035), conserverà la documentazione relativa alle modifiche approvate per la durata del Certificato<sup>17</sup>.

### 4.5 Modulistica

In Allegato 1 è riportato, a titolo di mero riferimento, un form utilizzabile per la notifica di modifiche che non richiedono approvazione (i Gestori possono ovviamente continuare ad utilizzare i propri form allegati alle relative procedure del Manuale di Aeroporto; si consiglia di uniformare tali form al modello proposto per quanto riguarda le informazioni minime da includere nella notifica).

<sup>17</sup> In conformità ad ADR.OR.D.035, il Gestore è tenuto ad assicurare un adeguato sistema di record keeping, che copra tutte le attività rientranti nel campo di applicazione del Regolamento Baseico e delle sue Implementing Rules. Le caratteristiche del sistema di archiviazione, incluso il formato dei record, le misure di protezione dei dati da danneggiamenti, alterazione e furti, il periodo di conservazione etc. saranno specificate nel Manuale di Aeroporto.

## 5. CRITERI PER L'ELABORAZIONE DEI SAFETY ASSESSMENT

Secondo il GM1 ADR.OR.B.040(f), un Safety Assessment elaborato - dal Safety Management System del Gestore con il supporto delle strutture aziendali interessate - a supporto di una modifica, dovrebbe specificare:

- 1) l'identificazione dello scopo della modifica,
- 2) l'individuazione degli hazard,
- 3) la determinazione dei criteri di safety applicabili alla modifica,
- 4) l'analisi del rischio (in relazione agli effetti pericolosi o ai benefici introdotti dalla modifica),
- 5) la valutazione del rischio e, laddove richiesto, le relative mitigazioni,
- 6) la verifica che la modifica sia conforme allo scopo e che rispetti i criteri di safety,
- 7) specifica dei requisiti di monitoraggio necessari ad assicurare che l'aeroporto e le sue operazioni continuino a soddisfare i criteri di safety dopo l'implementazione del change.

Lo scopo del safety assessment dovrebbe includere i seguenti elementi e le eventuali interazioni:

- 1) l'aeroporto, le sue operazioni, il management e gli aspetti di fattore umano,
- 2) le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica ed il resto del sistema,
- 3) le interfacce ed interazioni tra gli elementi oggetto di modifica e l'ambiente operativo,
- 4) l'intero ciclo di vita della modifica dalla definizione all'operatività.

I criteri di safety utilizzati dovrebbero essere definiti in accordo alle pertinenti procedure di change management incluse nel Manuale di Aeroporto e dovrebbero - per quanto possibile in funzione della disponibilità di dati - fare riferimento a livelli di rischio espliciti e quantitativi, standard riconosciuti, a codici di condotta, o alla performance di safety del sistema esistente o sistemi simili. Il Safety Assessment dovrebbe essere sviluppato utilizzando le metodologie raccomandate dalla normativa nazionale ed internazionale sul Safety Management System (SMS), con particolare riferimento al Doc ICAO 9859 3<sup>A</sup> ed luglio 2013, già peraltro adottate nelle procedure di risk management dei Safety Management System dei Gestori; a titolo di esempio, si riportano comunque di seguito le tabelle per la valutazione della severità<sup>18</sup>, della probabilità di occorrenza e la matrice di rischio tratte dal suddetto Doc ICAO, nonché un esempio di matrice di tollerabilità.

<i>Likelihood</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
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

Tabella di valutazione della Probabilità (fonte: ICAO Doc 9859)

<sup>18</sup> Si evidenzia che, al fine di valutare meglio in particolare eventi di severità relativamente bassa, ai criteri indicati nella tabella di severità proposta possono essere associati ulteriori criteri di tipo finanziario, ambientale, reputazionale, etc.

<i>Severity</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Catastrophic	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Equipment destroyed</li> <li>— Multiple deaths</li> </ul>	A
Hazardous	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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</li> <li>— Serious injury</li> <li>— Major equipment damage</li> </ul>	B
Major	<ul style="list-style-type: none"> <li>— A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload or as a result of conditions impairing their efficiency</li> <li>— Serious incident</li> <li>— Injury to persons</li> </ul>	C
Minor	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Nuisance</li> <li>— Operating limitations</li> <li>— Use of emergency procedures</li> <li>— Minor incident</li> </ul>	D
Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Few consequences</li> </ul>	E

Tabella di valutazione della Severità (fonte: ICAO Doc 9859)

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

Matrice di valutazione del Rischio (fonte: ICAO Doc 9859)

Tollerabilità	Indice di valutazione del rischio	Criterio di accettabilità del rischio
<b>NON TOLLERABILE</b>	5A, 5B, 5C 4A, 4B, 3A	<b>Inaccettabile nelle circostanze esistenti:</b> la probabilità e/o la severità delle conseguenze dell’evento è intollerabile. Le attività non possono essere intraprese o proseguite senza interventi di mitigazione che riconducano il rischio (in termini di probabilità e severità) nella zona gialla o verde.
<b>TOLLERABILE</b>	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	<b>Accettabile in ragione della mitigazione del rischio:</b> devono essere ricercate misure per mitigare il rischio al livello più basso ragionevolmente possibile (ALARP). L’accettabilità del rischio residuale dopo la mitigazione può richiedere l’intervento decisionale dell’appropriato livello decisionale dell’Ente
<b>ACCETTABILE</b>	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	<b>Accettabile:</b> la conseguenza è così improbabile o non abbastanza grave da essere preoccupante; il rischio è accettabile. Tuttavia, è consigliabile la riduzione ulteriore del rischio al livello più basso ragionevolmente praticabile, al fine di minimizzare il rischio di un incidente o inconveniente.

Esempio di matrice di Tollerabilità

Il Safety Assessment dovrà essere sottoscritto dal *process owner* della modifica, dal personale del SMS responsabile della valutazione, dal Safety Manager nonché dagli altri soggetti eventualmente coinvolti nella valutazione.

Si evidenzia infine che, ai sensi della ADR.OR.B.040, nei casi in cui la modifica abbia impatto su altre organizzazioni - ovvero quando la modifica sia proposta congiuntamente ad altri soggetti - il Gestore è tenuto a pianificare e sviluppare il safety assessment in coordinamento con tali organizzazioni, condividendo con le stesse sia i presupposti delle analisi sia le eventuali mitigazioni da adottare al fine di assicurare una valutazione globale dell’impatto della modifica.

Esempi di tali casi includono, tra l’altro, la modifica delle procedure AWO (All Weather Operations) che vedono un coinvolgimento sia del Gestore Aeroportuale sia del Provider ANS.

In tali casi, ai fini dell’approvazione della modifica, il Gestore aeroportuale deve indicare - nel documento di sintesi a supporto del change - i soggetti sui quali la modifica ha impatto e fornire evidenza dell’avvenuto coordinamento delle valutazioni di safety con tali soggetti; ciò può avvenire sia attraverso un documento di safety assessment sottoscritto congiuntamente dai diversi soggetti sia attraverso un safety assessment del Gestore che recepisca le valutazioni condivise in appositi gruppi di lavoro (es. SAG, Safety Action Group), con le altre organizzazioni interessate, e riportate in appositi verbali (non occorre che tali verbali siano allegati alla richiesta di approvazione della modifica, tuttavia la documentazione deve essere conservata dal Gestore al fine di essere esibita - a richiesta - quale evidenza dell’avvenuto coordinamento delle valutazioni di safety con gli altri soggetti interessati).

## **5.1 Risk Assessment Template**

Si riporta di seguito, a titolo di esempio, un *template* di *risk assessment* che può essere utilizzato come riferimento per l’elaborazione delle valutazioni di safety.

### **TEMPLATE PER UN RISK ASSESSMENT**

#### **Cronologia del documento**

#### **Sommario**

##### **I - Introduzione**

- Finalità dello studio
- Normativa applicabile
- Oggetto dell’analisi
- Scopo del Safety Assessment
- Revisione del documento (trigger)

##### **II - Metodologia di valutazione**

- Riferimenti generali
- Descrizione del ‘Sistema’
- Identificazione degli Hazard
- Analisi del Rischio
- Misure di mitigazione

##### **III - Descrizione del ‘Sistema’**

- Generalità
- Definizione del ‘Sistema’ (system boundaries) ed individuazione delle aree/attività interessate come, ad es.:
  - infrastrutture
  - operazioni sulla pista
  - operazioni di volo
  - lavori in aree operative
  - procedure
  - etc.

#### **IV - Identificazione degli Hazard**

- Lista dei workshop / partecipanti
- Fonti per l'identificazione gli hazard
- Lista degli hazard identificati
- Registro degli Hazard (Hazard Log)

#### **V - Analisi del Rischio**

- Stima della Severità
- Stima della Probabilità di occorrenza
- Valutazione del Rischio iniziale
- Matrice di Tollerabilità del Rischio

#### **VI - Misure di mitigazione del rischio**

- Misure di mitigazione
- Rivalutazione del Rischio residuale
- Misure di mitigazione alternative (opzionale)

#### **VII - Conclusioni**

- Oggetto / Attività
- Hazard identificati
- 'Top' hazard
- Rischio residuale
- Conclusioni
- Raccomandazioni

#### **Allegati**

- Documenti
- Normativa di riferimento
- Hazard Log
- Verbali dei Workshop
- Studi e analisi di dettaglio
- etc.

## **ALLEGATI**

Allegato 1 - Form “Richiesta di approvazione / notifica change”