

STATE PLAN FOR AVIATION SAFETY

2021
2025



Introduzione



Lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)** è il piano attuativo dello State Safety Programme - Italy.

L'esperienza maturata con le precedenti edizioni del piano ha evidenziato la necessità di definire sempre meglio le azioni in materia di safety, così da orientare verso obiettivi coordinati e condivisi le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della safety nel settore dell'aviazione civile.

In quest'ottica, la pubblicazione da parte di EASA dell'edizione 2021-2025 dell'European Plan for Aviation Safety (EPAS) ha rappresentato l'occasione per consolidare l'impostazione del documento che, come richiesto dall'art.8 del regolamento (EU) 2018/1139, deve recepire le indicazioni contenute nell'EPAS. In tale ottica lo SPAS comprende, quindi, anche il piano normativo dell'ente, che ne è ormai parte integrante.

I contenuti del SPAS rappresentano l'impegno delle strutture dell'Ente a perseguire il miglioramento continuo delle condizioni di safety del settore aereo attraverso una serie di azioni che sono motivo di attenzione da parte dell'autorità dell'aviazione civile.

Per questa ragione tutte le strutture dell'ENAC sono chiamate a contribuire alla realizzazione del piano nell'ambito delle rispettive competenze e responsabilità, così come sono definite nel Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità (MAGOQ) dell'ENAC.

Il Direttore Generale
Alessio Quaranta



Sommario

3	1. Obiettivi
4	2. Il processo di Safety Management dell'ENAC
5	3. Il Safety Board
6	4. L'European Plan for Aviation Safety (EPAS)
8	5. Il Mandatory Occurrence Reporting
9	6. L'European Risk Classification Scheme (ERCS)
10	7. Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS)
11	8. Le azioni di Safety
13	9. Il Piano Normativo
14	Allegato 1 - Lista degli acronimi
16	Allegato 2 - Lista delle azioni derivanti dall'Epas 2021-2025
18	Allegato 3 - Lista delle azioni nazionali
20	Allegato 4 - Piano Normativo
24	Allegato 5 - Sigle strutture ENAC

Obiettivi

01

Il **Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile (State Safety Programme - Italy o SSP-Italy)** è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento di un sempre più elevato livello di Safety Performance attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.

Le Safety Performance dello stato vengono misurate attraverso appositi indicatori (**Safety Performance Indicators** o **SPI**), che vengono definiti dall'ENAC in un apposito documento, disponibile nel sito istituzionale dell'ente, e che vengono misurati annualmente rispetto a dei livelli minimi di prestazione di Safety, definiti **Safety Performance Targets** o **SPT**. L'andamento degli SPI è riportato nel documento *Safety Report*, che viene pubblicato con cadenza annuale in accordo ai requisiti del regolamento (EU) 376/2014.

In questo quadro lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)** è il piano che raccoglie le azioni che l'ENAC ritiene necessario mettere in campo per la realizzazione degli obiettivi di Safety fissati nello State Safety Programme. In particolare, fanno parte del piano sia le *safety actions* che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) assegna agli stati membri EASA che le azioni individuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base dei dati di safety da esso raccolti.

Per l'individuazione di queste ultime, l'ENAC conduce periodicamente un'analisi delle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'ANSV, dei dati che vengono raccolti nel sistema di occurrence reporting obbligatorio eE-MOR (*electronic ENAC - Mandatory Occurrence Reporting*) e delle evidenze raccolte nel corso delle attività istituzionali di certificazione e sorveglianza.

Con la pubblicazione dello SPAS, l'ENAC si pone questi obiettivi:

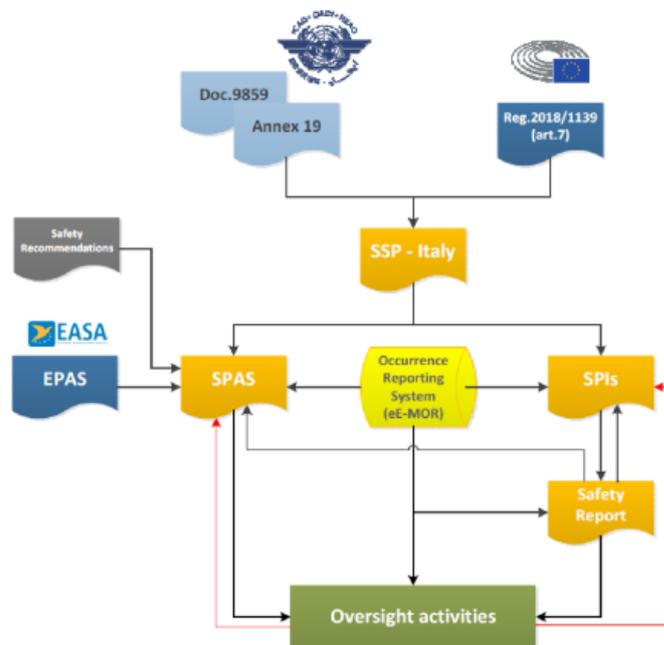
- Attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme - Italy
- Soddisfare il requisito dell'art. 8 del regolamento (EU) 2018/1139
- Mettere in atto le *safety actions* attribuite agli stati membri da parte di EASA attraverso l'EPAS
- Mettere in atto le *safety actions* individuate a livello nazionale sulla base dei safety data raccolti
- Realizzare le azioni di mitigazione dei safety risk identificati a livello europeo e nazionale

Lo SPAS non è quindi un documento statico, ma evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, per il tramite dell'aggiornamento periodico dell'EPAS, e dall'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni raccolte a livello nazionale.

Il processo di Safety Management dell'ENAC

02

Il processo di Safety Management dell'ENAC ha lo scopo di individuare i rischi principali delle attività aeronautiche e di individuare e mettere in atto le necessarie azioni di mitigazione. Esso è costituito da una serie di attività che sono descritte nei documenti di Safety (SSP, SPAS, SPI e Safety Report) che hanno tra di loro una stretta interconnessione, così come viene mostrato nel seguente schema:



Il processo di Safety Management, che è strettamente connesso alle attività di Oversight esercitate dall'ENAC, è gestito e coordinato, per conto del Direttore Generale, dalla Funzione Organizzativa Safety che si interfaccia con le strutture sia interne che esterne coinvolte in tale processo.

Il Safety Board

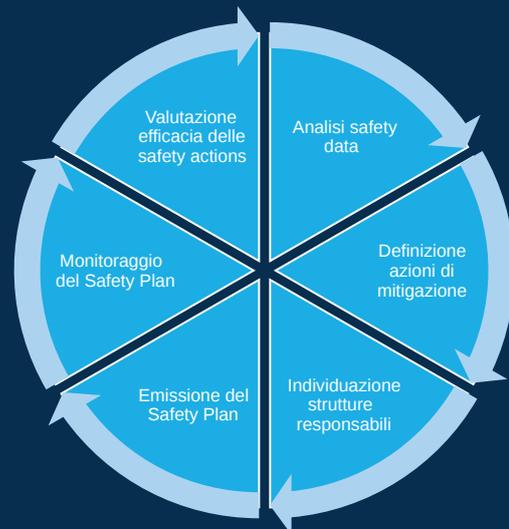
03

Il Safety Board è il comitato dell'ENAC che analizza le informazioni di Safety raccolte, propone le modifiche/integrazioni allo SPAS, individua le azioni di mitigazione dei rischi e ne valuta l'efficacia. Questo comitato è costituito dal gruppo dei direttori delle strutture organizzative coinvolte nelle attività di regolazione e sorveglianza ed i suoi lavori sono coordinati dal Direttore Generale.

I membri del Safety Board hanno pertanto il compito di:

- Analizzare le informazioni di Safety disponibili (i "safety data")
- Definire le azioni di mitigazione del rischio ritenute necessarie
- Individuare le strutture responsabili delle azioni di mitigazione
- Approvare lo SPAS e le sue eventuali modifiche
- Stabilire il piano di implementazione dello SPAS
- Monitorare l'attuazione delle azioni previste nello SPAS
- Valutare l'efficacia dello SPAS

Le attività del comitato, in un'ottica di continua review delle performance ottenute, possono essere così schematizzate:



I *Safety Data* resi disponibili al comitato sono principalmente quelli che provengono dal sistema eE-MOR (vedi par. 5) e dalle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), ma comprendono anche ogni altra informazione raccolta nell'ambito delle attività di oversight effettuate dall'ente.

Il Safety Board viene supportato dalla Funzione Organizzativa Safety, il cui responsabile esercita le funzioni di segretario del comitato, organizzando e coordinando le riunioni; esso assicura, inoltre, la gestione corrente dello SPAS e ne propone eventuali modifiche. Il Safety Board si riunisce con periodicità bimestrale sulla base di un calendario stabilito annualmente dal Direttore Generale.

L'European Plan for Aviation Safety (EPAS)

Il livello di Safety Performance raggiunto dall'aviazione commerciale in Europa è molto elevato. Il mantenimento di questo livello ha richiesto negli anni l'adozione di adeguate misure al fine di ridurre progressivamente il numero di incidenti per evitare che, in un panorama di prevedibile crescita del traffico, il numero annuale di vittime di incidenti aerei potesse aumentare in valore assoluto. Tale quadro è stato però profondamente modificato dalla pandemia di COVID 19 che ha ridotto drasticamente il traffico aereo e che ha introdotto nuovi rischi legati alla forte riduzione dei voli ed al lento ritorno alle operazioni. Per assicurare i massimi livelli possibili di safety, a partire dal 2016 l'EASA ha iniziato a pubblicare annualmente un piano europeo per la sicurezza aerea, l'**European Plan for Aviation Safety** (o **EPAS**). Peraltro, il regolamento europeo (UE) 2018/1139, entrato in vigore nell'autunno 2018, ha introdotto nuovi obblighi per EASA tenendo a riferimento quanto si applica già ai singoli stati ai sensi dell'Annesso 19 dell'ICAO.



L'EPAS 2021-2025 pubblicato dall'AESA il 15 gennaio 2021 è il pacchetto delle priorità ritenute strategiche per l'aviazione civile europea nel quinquennio di riferimento e tiene conto dei nuovi rischi introdotti dalla pandemia di COVID 19.

Oltre agli aspetti di Safety, l'EPAS tiene conto anche degli obiettivi e delle misure per aumentare la sostenibilità ambientale e per la crescita del trasporto aereo.

L'EPAS 2021-2025 continua peraltro a mantenere anche una forte interconnessione con il **Global Aviation Safety Plan** (o **GASP**) e con il **Global Air Navigation Plan** (o **GANP**) dell'ICAO e con l'**European ATM Master Plan** di SESAR.

L'interrelazione tra l'EPAS e gli altri piani internazionali e nazionali è illustrata nella figura seguente:



L'EPAS comprende i principali rischi identificati nel settore dell'aviazione a livello europeo, gli obiettivi strategici di Safety e le misure attuative per raggiungerli. Il contenuto dell'EPAS nasce dal processo di **Safety Risk Management** (o **SRM**) dell'EASA, illustrato nello schema seguente:



Nell'ambito del suddetto processo, l'AESA coordina l'identificazione dei principali rischi per la safety nel settore dell'aviazione europea e la creazione e manutenzione del cosiddetto **Safety Risk Portfolio (SRP)**. Quest'ultimo è costituito dalla raccolta, per dominio, dei Safety Issues identificati a livello europeo ed è inserito nell'annual Safety Review di EASA.

Gli stati membri e gli stakeholder partecipano al processo di Safety Risk Management attraverso l'attività dei gruppi consultivi e decisionali (tipicamente CAG, TeB e NoA) dei quali fanno parte. Le azioni che discendono da questo processo sono pubblicate con cadenza annuale nell'EPAS e vengono attuate in modo coordinato a livello europeo e nazionale.

L'EPAS è formato da un Volume I costituito dalla parte introduttiva nella quale sono descritte le strategie e gli indicatori chiave, da un Vol. II che contiene la lista dettagliata delle azioni del piano e da un Vol. III che raccoglie i principali "Safety Risk" che riguardano il sistema aeronautico europeo; questi rischi sono raccolti sotto forma di "key risk areas" (KRA) e di "domain safety risk portfolio".

Le azioni contenute nel Vol.II sono raggruppate nelle seguenti tipologie:

-  EVT - Evaluation Tasks
-  MST - Member State Tasks
-  RES - Research Tasks
-  RMT - Rulemaking Tasks
-  SPT - Safety Promotion Tasks

Le azioni codificate come MST sono a carico delle NAA dei paesi membri e debbono essere quindi recepite nello SPAS.

L'edizione 2021-2025 dell'EPAS è disponibile nel sito EASA all'indirizzo <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-2021-2025>.

Il Mandatory Occurrence Reporting

05

La fonte principale di "safety data" che il Safety Board ha a disposizione per prendere le proprie decisioni sono le segnalazioni obbligatorie degli eventi che pervengono nel sistema di Mandatory Occurrence Reporting previsto dal regolamento (EU) 376/2014.

Il sistema elettronico di raccolta e conservazione delle segnalazioni obbligatorie dell'ENAC **eE-MOR (electronic ENAC - Mandatory Occurrence Reporting)** è descritto in un'apposita sezione del sito ENAC all'indirizzo <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety/segnalazione-eventi-aeronautici-sistema-ee-mor>.

Il numero delle segnalazioni obbligatorie è aumentato costantemente dall'entrata in vigore del regolamento (EU) 376/2014 fino al 2019¹; esse, pertanto, forniscono un'ampia base dati alla quale il Safety Board può attingere per effettuare le valutazioni per l'individuazione delle aree di rischio da inserire nello SPAS.



I dati raccolti dal sistema eE-MOR vengono preventivamente analizzati dalla Funzione Organizzativa Safety al fine di individuare, su base nazionale, potenziali aree di rischio non gestite nell'ambito dello SRM di EASA e, quindi, non coperte dalle azioni richieste da EASA nell'EPAS. I risultati di tale analisi vengono portati a conoscenza del Safety Board che può così effettuare le attività descritte nel paragrafo 3.

Inoltre, tali dati vengono utilizzati per la misurazione dei Safety Performance Indicators e dei Safety Performance Targets.

È peraltro da segnalare che, a partire dal gennaio 2021 è stato deliberato dalla Unione Europea e da EASA il nuovo sistema ECCAIRS 2 che sostituisce la precedente versione di Eccairs sulla base del quale è stato costituito il sistema eE-MOR.

ECCAIRS 2 è però ancora in fase di implementazione e la cosiddetta "fase di stabilizzazione" dovrebbe concludersi entro l'estate 2021. Per questo motivo è previsto che nella seconda parte dell'anno il sistema eE-MOR dovrà essere completamente rivisto ed aggiornato.

¹Nel corso del 2020, a causa della pandemia di COVID ed alla conseguente drastica diminuzione del traffico aereo, il numero delle segnalazioni si è ridotto di circa il 50 % ritornando, sostanzialmente ai valori del 2016.

L'European Risk Classification Scheme (ERCS)



L'11 Dicembre 2020 è stato pubblicato il regolamento (EU) 2020/2034. Esso prescrive dal 1° gennaio 2021 l'obbligo dell'utilizzo dell'**European Risk Classification Scheme (ERCS)** da parte dei paesi membri UE. Il regolamento (EU) 2020/2034 è un "atto delegato" della Commissione Europea ed è stato emesso per soddisfare il requisito del comma 5 dell'art.7 del regolamento (EU) 376/2014.

Peraltro, esso avrebbe dovuto essere integrato da un'Implementig Rule che verrà, però, pubblicata solo nella seconda parte dell'anno 2021. Per questa ragione l'ERCS di fatto non è ancora applicabile; al momento della pubblicazione del presente documento si prevede che l'ERCS non possa essere entrare in vigore prima del 1° gennaio 2022.

Il regolamento (EU) 2020/2034 rende obbligatoria l'analisi di rischio da parte delle Autorità di tutti gli eventi segnalati in accordo al regolamento (EU) 376/2014. Per tale analisi deve essere obbligatoriamente utilizzato la metodologia di risk assessment ERCS studiata da EASA, che consiste essenzialmente in una matrice di rischio 6x10 basata sulla valutazione delle barriere:

SEVERITY		CLASSIFICATION (ERCS Score)										
Potential Accident Outcome	Score											
Extreme catastrophic accident with the potential for significant number of fatalities (100+)	X	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0	
Significant accident with potential for fatalities and injuries (20-100)	S	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0	
Major accident with limited amount of fatalities (2-19), life changing injuries or destruction of the aircraft	M	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0	
An accident involving single individual fatality, life changing injury or substantial aircraft damage	I	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0	
An accident involving minor and serious injury (not life changing) or minor aircraft damage	E	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0	
No likelihood of an accident	A	<i>No Implication to Safety</i>										
Corresponding Barrier Score		9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	
Barrier Weight Sum		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0	
PROBABILITY OF THE POTENTIAL ACCIDENT OUTCOME												

L'applicazione dell'ERCS renderà peraltro necessario modificare lo schema del processo di Safety Management dell'ENAC descritto nel paragrafo 2 introducendo una ulteriore fase relativa alla valutazione di rischio degli eventi.

Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS)

07

Lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)**, che sostituisce il precedente Safety Plan, è il documento che l'ENAC pubblica, in ottemperanza al requisito dell'art.8 del regolamento (EU) 2018/1139 per descrivere le attività di safety che, in coerenza con gli obiettivi fissati nello State Safety Programme - Italy, vengono messe in atto per garantire i più elevati livelli di sicurezza nel settore dell'Aviazione Civile italiana.

Lo SPAS ha lo stesso periodo di validità della corrispondente edizione dell'EPAS e, per questo motivo, il piano descritto nel presente documento è relativo al quinquennio 2021-2025.

Nella stesura dello SPAS, oltre che tener conto delle indicazioni fornite da EASA nell'EPAS, l'ENAC analizza i safety data raccolti a livello nazionale e assicura, per il tramite del Safety Board, che i suoi contenuti siano coordinati con il Piano Normativo, che ne costituisce parte integrante.

Per motivi di coerenza dei contenuti e di semplicità di gestione, la struttura dello SPAS è coordinata con quella dell'EPAS, con la quale condivide le terminologie e la codifica delle azioni nazionali.

Lo SPAS viene predisposto dalla Funzione Organizzativa Safety; esso viene quindi sottoposto dapprima alla consultazione del Safety Board e poi alla consultazione degli Stakeholder dello State Safety Programme - Italy per eventuali modifiche e/o integrazioni. Lo SPAS viene quindi adottato dal Direttore Generale.

Lo SPAS, una volta pubblicato, viene inserito nella **Directory SSP Documents** del sito Sharepoint di EASA (<https://docs.easa.europa.eu>).

Le azioni di Safety

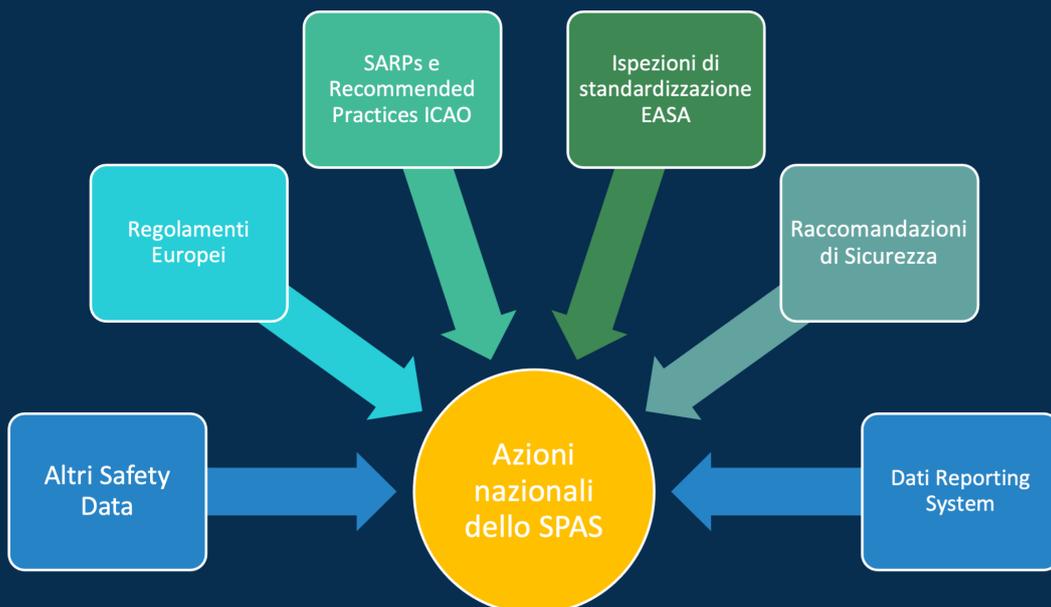
08

Le azioni di safety che fanno parte dello SPAS sono state raccolte in tre tabelle.

La prima tabella (all. 2) riepiloga le azioni che discendono direttamente dall'EPAS, specifica le funzioni organizzative ENAC responsabili della loro attuazione ed i relativi periodi di attuazione. In questa tabella le azioni sono state codificate con il codice originale EASA per motivi di tracciabilità.

La seconda tabella (all. 3) è invece costituita dalle azioni scaturite dall'analisi condotta a livello nazionale dal Safety Board sulla base dei safety data disponibili. Le azioni sono state codificate in tre categorie: **ENS.xxx** (ENAC Systemic), **ENO.xxx** (ENAC Operational) e **ENE.xxx** (ENAC Emerging). Nella prima categoria sono comprese le azioni che agiscono a livello di sistema aviazione civile, nella seconda ci sono le azioni che derivano da problematiche tipicamente operative, mentre nella terza sono comprese quelle relative a tematiche innovative. Nella tabella vengono specificate: l'azione prevista, le funzioni organizzative ENAC responsabili della loro attuazione, la data di conclusione ed il risultato atteso.

Di seguito vengono indicate le fonti che danno origine alle azioni nazionali.



Per ognuna delle azioni contenute nelle due tabelle, la struttura responsabile, d'intesa con la Direzione Centrale di riferimento, predispone un piano operativo che viene sottoposto all'attenzione del Safety Board che ne monitora la messa in atto per il tramite della Funzione Organizzativa Safety.

Le azioni vengono descritte in apposite schede di progetto, organizzate e monitorate dalla Funzione Organizzativa Safety, che contengono le seguenti informazioni:

- Titolo dell'azione
- Direzione Responsabile dell'azione
- Referente dell'azione
- Risorse umane assegnate
- Risorse strumentali necessarie
- Risultati attesi
- Fasi in cui l'azione è stata suddivisa, con relativi tempi di attuazione previsti
- Corrispondente azione normativa (se applicabile)

La Funzione Organizzativa Safety riferisce periodicamente al Safety Board sullo stato d'avanzamento delle azioni in corso e sulle eventuali criticità riscontrate. Il Safety Board, sulla base di tali indicazioni, valuta quindi la necessità di apportare eventuali variazioni/integrazioni al piano.

La terza tabella (all. 4) è costituita dalle azioni del Piano Normativo che vengono gestite dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea. A tale riguardo occorre peraltro segnalare che alcune azioni del Piano Normativo scaturiscono direttamente dalle azioni comprese nelle tabelle 1 e 2 con le quali vanno pertanto ad integrarsi.

Il Piano Normativo

**09**

Il **Piano Normativo** (rif. all.4) è parte integrante dello SPAS. Esso viene emesso dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea ed è costituito dal programma di sviluppo della normativa che l'ENAC, ferme restando le prerogative di EASA, intende emettere per raggiungere i livelli di safety stabiliti. Il **Piano Normativo** è costituito quindi da una serie di azioni di regolazione (emissione/revisione/abrogazione di regolamenti e circolari). Esso copre lo stesso periodo di validità dello SPAS e, pertanto, l'ultima edizione fa riferimento al quinquennio 2021-2025.

I criteri e le modalità per la predisposizione della normativa tecnica ENAC sono contenuti nella Procedura Organizzativa PRO-28.

Il monitoraggio delle azioni previste nel Piano Normativo viene effettuato dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea.

Per ciascuna azione dello SPAS vengono indicate, in un'apposita colonna, le corrispondenti azioni normative, qualora applicabili.

Lista degli acronimi

ALLEGATO 01

AeMC	Aeromedical Center
A.EL.	Alianti Elementari
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Acceptable Means of Compliance
AME	Aeromedical Examiner
AMO	Approved Maintenance Organisation
AMTO	Approved Maintenance Training Organisation
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOC	Air Operator Certificate
ANSP	Air Navigation Service Provider
APR	Aeromobile a Pilotaggio Remoto
ASPH	Aviation Safety Procedures Handbook (Manuale delle Procedure per la Sicurezza Aerea dell'ENAC)
ATCO	Air Traffic Controllers
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic System
ATSEP	Air Traffic Safety Engineering Personnel
BSCI	Bird Strike Committee Italy
BVLOS	Beyond Visual Line of Sight
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CAO	Combined Airworthiness Organisation
CAs	Civil Aviation (Authorities)
CAT	Commercial Air Transport
CdN	Codice della Navigazione
CFIT	Controlled Flight Into Terrain
CMA	Continuous Monitoring Approach
CS	Certifying Staff
CVRP	Centro Verifica e Ripiegamento Paracadute
DD.AA	Direzioni Aeroportuali
DGAC	Direzione Generale dell'Aviazione Civile
DAX	Direzione Aeroportuale dell'ENAC
DOX	Direzione Operazioni dell'ENAC
EASA	European Aviation Safety Agency
EASP	European Aviation Safety Programme
EASp	European Aviation Safety Plan
eE-MOR	Electronic ENAC – Mandatory Occurrence Reporting
EDS	Explosive Detection System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
EPAS	European Plan for Aviation Safety
ETD	Estimated Time of Departure
EU	European Union
FAA	Federal Aviation Administration
FAQ	Frequently Asked Question
FCL	Flight Crew Licence
FCO	Aeroporto di Fiumicino
FDM	Flight Data Monitoring
FIS	Flight Information Service
FISO	Flight Information Service Officer
FO	Focused Oversight (azione di sorveglianza mirata)
FTL	Flight Time Limitation
GA	General Aviation
GANP	Global Air Navigation Plan

GASP	Global Aviation Safety Programme
GM	Guidance Material
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrumental Flight Rule
JAR	Joint Aviation Requirement
LAGS	Liquids, Aerosols and Gels
LAPL	Light Airplane Pilot Licence
LEDS	Liquid Explosive Detection System
LOC-I	Loss of Control – In Flight
MAC	Mid Air Collision
MAGOQ	Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità
MS	Member State
MST	Member State Task
MTOM	Maximum Take-Off Mass
MXP	Aeroporto di Malpensa
NAA	National Aviation Authority
NCC	Non Commercial Complex
NCO	Non Commercial Operations
OPS	Operations
NVG	Night Vision Goggles
PBN	Performance Based Navigation
PBO	Performance Based Oversight
PNS	Piano Nazionale della Sicurezza
POA	Production Organisation Approval
RES	Research/Study (azione di studio o ricerca)
RESA	Runway End Safety Area
RM	Rulemaking (azione di regolamentazione)
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System (vedi SAPR)
SAPR	Sistema a Pilotaggio Remoto
SARP	Standards and Recommended Practices
SB	Safety Board
SERA	Standardised European Rules of the Air
SESA	Single European Sky ATM Research
SMICG	SAFETY MANAGEMENT INTERNATIONAL COLLABORATION GROUP
SMS	Safety Management System
SPAS	State Plan for Aviation Safety
SPI	Safety Performance Indicator
SPO	Special Operations
SPT	Safety Performance Target
SRM	Safety Risk Management
SRP	Safety Risk Process
SSP	State Safety Programme
SSR	Secondary Surveillance Radar
TSA	Transportation Security Administration
UTM	Unmanned Traffic Management
V.EL.	Velivoli Elementari

Lista delle azioni derivanti dall'EPAS 2021-2025

ALLEGATO 02

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)	Azione normativa
MST.001	Member States to give priority to the work on SSPs	Tutti	DG	2025	SSP effectively implemented	NA
MST.002	Promotion of SMS	Tutti	DSY	Continuo	Guidance/training material/best practices	NA
MST.003	Member States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programmes	AOC holders (CAT)	RPO	Continuo	Report on activities performed to promote FDM	NA
MST.015	Helicopter safety events	Helicopter Operators	TAA	Continuo	Workshop	NA
MST.025	Improve the dissemination of safety messages	General Aviation (GA)	DSY	Continuo	Safety workshops and safety days/evenings	NA
MST.026	SMS assessment	Tutti	DSY	Continuo con reporting annuale	Feedback on the use of the tool Feedback on the status of SMS compliance and performance	NA
MST.027	Develop of Safety Culture in GA	General Aviation (GA)	DSY	Continuo	Provisions to facilitate and promote safety culture as part of SSP/SPAS	NA
MST.029	Implementation of SESAR runway safety solutions	Aerodrome operators, AOC holders, ANSPs and CAs	RAS	2021	SPAS established	NA
MST.030	Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal manoeuvring areas	ANSP	RAS	2021	SPAS established	NA
MST.031	Implementation of SESAR solutions aiming to facilitate safe instrument flight rules operations	Helicopter Operators	RAS	2025	IFR routes/report	NA
MST.032(a)	Availability of adequate personnel in CAs	Tutti	DG	2021	SPAS established	NA
MST.032(b)	Cooperative oversight in all sectors	Tutti	TAA	2021	SPAS established	NA
MST.032(c)	Organisations management system in all sectors	Tutti	TAA	2021	SPAS established	NA

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)	Azione normativa
MST.033	Language proficiency requirements — share best practices, to identify areas for improvement for the uniform and harmonised language proficiency requirements implementation	Member States, ANSPs, ATCOs, training organisations, pilot licence holders and students	RPO	Continuo	Feedback on the implementation status	NA
MST.034	Oversight capabilities/focus area: flight time specification schemes	AOC holders (CAT)	RPO	2021	Report on actions implemented to foster capabilities	NA
MST.035	Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147	CAs, AMTOs	RNA	Continuo	Feedback on the implementation status	NA
MST.036	PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus	Training organisations, pilot licence holders and students	RPO	2021	Syllabus updated	NA
MST.037	Foster a common understanding and oversight of Human Factors	ENAC	RAA	2023	Training performed	NA
MST.037	Airspace complexity and traffic congestion	ANSPs, ATCOs, training organisations, pilot licence holders and students	RAS	2023	Italian Airspace re-evaluated	49

Lista delle azioni nazionali

ALLEGATO 03

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Risultato atteso	Azione normativa
ENS.003	Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota	Helicopter Operators	RAS	2022	Aumento della situational awareness dei piloti	NA
ENS.004	Disciplina dei surroundings aeroportuali	Aerodrome operators	RAS	2021	Emissione regolamento	38
ENS.005	Introduzione dei principi e delle metodologie di risk management in tutti i settori organizzativi dell'Ente in accordo al modello EASA	ENAC	DG	Continuo	Applicazione dei criteri di Risk Management per la gestione dei processi lavorativi	NA
ENS.008	Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO	ENAC	RAA	Continuo	Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO	NA
ENS.009	Adeguamento dei Safety Performance Indicator (SPIs)	ENAC	DSY	Continuo	Aggiornamento dei Safety Performance Indicator dell'ENAC	NA
ENS.010	Adeguamento e aggiornamento AIP	Aerodrome operators, AOC holders, Aircrew, ANSPs	RAS	Continuo	AIP aggiornato	NA
ENS.011	Stipula di un accordo con la magistratura sulla Just Culture	ENAC, Magistratura	DGL	2021	Accordo con la magistratura	NA
ENO.001	Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta	Aerodrome operators	TOP	2021	Mappatura ostacoli e pubblicazione in AIP	NA
ENO.002	Misure di mitigazione del rischio di wildlife strike	Aerodrome operators	TAA	Continuo	Implementazione di policies per aumentare l'awareness e la mitigazione del fenomeno	NA
ENO.003	Dangerous Goods. Riordino delle attività di autorizzazione al sorvolo/scalo, rilascio delle deroghe, oversight sulla filiera e sensibilizzazione degli attori emergenti (ad es. GA, SAPR)	Tutti	RPO	2022	Emissione normativa Attività di Safety Promotion Oversight	70
ENE.001	Dispositivi per la decelerazione/riduzione delle distanze di arresto negli aeroporti con RESA non regolamentare	Aerodrome operators	TPP	2022	Applicazione piano per gli aeroporti interessati	NA

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Risultato atteso	Azione normativa
ENE.003	Applicazione delle metodologie di PBO (Performance Based Oversight)	Tutti	TAA	Continuo		NA
ENE.004	Remote Tower operation	ANSPs	TSA	2022	Piena operatività	NA
ENE.005	Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)	APR Operators, ANSPs	RAS	2022	Operatività del sistema UTM	NA
ENE.006	Voli suborbitali	Aerodrome Operators, ANSPs	RAA	2022	Quadro regolatorio per consentire le operazioni di trasporto commerciale suborbitale	41
ENE.007	Cybersecurity	Tutti	RSE	2024	Aumento della consapevolezza del personale che lavora nel settore dell'aviazione civile alle problematiche della cybersecurity	NA
ENE.008	Sustainable Alternative Fuel (SAF)	Operators	RNA	2025	Favorire, attraverso la gestione dell'Osservatorio nazionale Sustainable Alternative Fuel un ecosistema nazionale per favorire lo sviluppo e diffusione di SAF	NA
ENE.009	Advanced Air Mobility	Tutti	DG	2025	Definizione di una road map e un piano strategico per l'implementazione di una nuova mobilità aerea sostenibile	NA

Piano Normativo

ALLEGATO 04

N.*	Oggetto dell'azione	Azione	Struttura	Priorità	Fine
1	Emdt. 1 del Regolamento - "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra"	Revisione	RTA	ALTA	2021
2	Circolare APT-02B - "Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra"	Revisione	RTA	ALTA	2021
3	Circolare EAL-04A - "Titolari di licenza per lo svolgimento di servizi di Lavoro Aereo. Noleggio aeromobili"	Abrogazione	RTA RPO	ALTA	2021
4	Circolare APT-23A - "Procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni del Regolamento (CE) 261/2004" All. 4 Circolare GEN-02A - "Applicazione del Regolamento (CE) n.1107/2006 e qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta nel trasporto aereo"	Revisione	RTA	ALTA	2021
5	Circolare APT-26 - "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale"	Revisione	RTA	ALTA	2022
6	Circolare EAL-17A - "Attuazione del regolamento (CE) n. 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio"	Revisione	RTA RPO	BASSA	2022
7	Regolamento per la gestione delle liste di attesa	Emissione	RTA	BASSA	2023
8	Circolare SEC-01A - Certificazione degli istruttori	Revisione	RSE	ALTA	2022
9	Circolare SEC-02 - Affidamento dei servizi di controllo di sicurezza esistenti nell'ambito aeroportuale. Procedure operative per le Direzioni di Circostrizione Aeroportuale. Circolare SEC-03 - Modalità per l'accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e dei requisiti professionali degli addetti alla sicurezza. Programma di formazione professionale per gli addetti ai controlli di sicurezza. Certificato di "addetto alla sicurezza"	Unificazione	RSE	ALTA	2022
11	Circolare SEC-05A - Contenuti e procedure di formazione per la Security	Revisione	RSE	ALTA	2021
12	Circolare SEC-06 - Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate	Revisione	RSE	ALTA	2023
15	Circolare SEC-09 - Validatori della sicurezza dell'Aviazione Civile UE	Revisione	RSE	ALTA	2022

*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

N.*	Oggetto dell'azione	Azione	Struttura	Priorità	Fine
19	Regolamento Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione soggetti a regolamentazione nazionale	Emissione	RNA	MEDIA	2021
20	Regolamento mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze di aeromobili soggetti a regolamentazione nazionale, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni	Emissione	RNA	MEDIA	2021
22	Circolare NAV-11D - "Licenza Esercizio Stazione Radio"	Revisione	RNA	ALTA	2021
23	Circolare NAV-15F - "Aeromobili da amatore e aeromobili storici"	Revisione	RNA	MEDIA	2021
24	Circolare NAV-16D - "Paracadute da salvataggio e ausiliari"	Revisione	RNA	MEDIA/BASSA	2022
25	Circolare NAV-32E - "Permessi di volo e attività sperimentale"	Revisione	RNA	MEDIA	2021
26	Circolare NAV-45E - "Imprese di Produzione secondo Parte 21 Capitoli F & G (POA)"	Revisione	RNA	BASSA	2021
28	Circolare NAV-56 - "Procedure di approvazione dei corsi di addestramento aeronautico"	Revisione	RNA	MEDIA/BASSA	2021
33	Regolamento Licenza di Operatore del Servizio di informazioni Volo (FIS) Ed. n. 2 del 26 febbraio 2015	Revisione	RAS	ALTA	2021
36	Regolamento Aeroporti non <i>under EASA SCOPE</i>	Emissione	RAS	BASSA	2023
37	Regolamento Servizio Informazioni Aeronautiche	Revisione	RAS	ALTA	2021
38	Regolamento salvaguardia dei dintorni aeroportuali (Regolamento Surroundings)	Emissione	RAS	ALTA	2021
39	Regolamento Carte Aeronautiche	Emissione	RAS	MEDIA	2022
41	Regolamento "Voli suborbitali"	Emissione	RAS	ALTA	2021
42	Regolamento Procedure strumentali di volo - Edizione 1 del 18/07/2011	Revisione	RAS TSA	BASSA	2022
43	Circolare APT 18A del 30 gennaio 2008. Piani di emergenza aeroportuale - incidente aereo	Revisione	TAA EAA	ALTA	2022
44	Circolare APT-21 - "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali"	Revisione	TAA	MEDIA	2022
45	Circolare APT-35 del 21 dicembre 2011. Esercizio dell'Alta Vigilanza da parte dell'ENAC	Revisione	TAA	MEDIA	2023
46	Circolare ATM 01A - Applicazione del Regolamento (CE) 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo	Revisione	RAS	ALTA	2022
49	Circolare ATM-06A - Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei	Revisione	RAS	MEDIA	2021
50	Circolare ATM-07 - "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità"	Revisione	RAS RPO	ALTA	2021

*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

N.*	Oggetto dell'azione	Azione	Struttura	Priorità	Fine
52	Circolare sorveglianza dei surroundings aeroportuali	Emissione	RAS	MEDIA	2022
53	Circolare "Operatività degli Aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme e degli spazi aerei interessati in presenza di eruzione dello Stromboli"	Emissione	RAS	MEDIA	2021
54	Circolare "Operatività degli aeroporti e degli spazi aerei interessati in presenza di eruzione di vulcani campani"	Emissione	RAS	MEDIA	2022
56	Circolare "Massive Diversion"	Emissione	RAS RPO	MEDIA	2021
58	Circolare Sorveglianza Eliporti	Emissione	RAS	MEDIA	2023
59	Regolamento Tecnico ENAC - Titolo Terzo "Esercizio"	Revisione	RNA RPO	ALTA	2021
60	Regolamento Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale Ed. n. 1 del 30 giugno 2003	Revisione	RPO	BASSA	2022
62	Regolamento "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e del Regolamento (UE) n. 255/2010 – Misure interdittive nei confronti dei piloti e degli assistenti di volo	Revisione	DGL RPO RNA RAS	ALTA	2021
65	Circolare EAL-07A del 27 luglio 2010 - Noleggio di aeromobili da parte di titolari di licenza di esercizio di servizi aerei	Revisione	RTA RPO	MEDIA	2021
66	Circolare LIC-08 del 4 gennaio 2005. Libretto di volo JAR - FCL - Caratteristiche e compilazione	Abrogazione	RPO	MEDIA	2021
67	Circolare LIC-09A del 15 luglio 2009. Esami teorici per il Conseguimento di Licenze Aeronautiche	Abrogazione	RPO	MEDIA	2022
70	Circolare MPE Registrazione Organizzazioni di Addestramento per Trasporto Aereo di merci Pericolose	Emissione	RPO	ALTA	2021
71	Circolare OPV-23A del 11 luglio 2011. Certificazione degli Operatori di Lavoro Aereo	Abrogazione	RPO	BASSA	2022
72	Circolare LIC-05 del 4 gennaio 2005 – Rilascio Licenza di Paracadutista	Abrogazione	RPO	BASSA	2022
74	Circolare MED-02 "Programmi di supporto tra Pari (Peer Support Program). Implementazione dei programmi di supporto e procedure applicabili"	Emissione	MED	ALTA	2021
75	Circolare MED "Visite aeromediche ed informatizzazione delle certificazioni mediche"	Emissione	MED	BASSA	2021
78	Linea Guida "Sistemi di rivelazione di droni all'interno o in prossimità degli aeroporti"	Emissione	RNA	MEDIA	2021
79	Circolare LIC-12 - Procedure per l'attuazione dell'art. 20 - Comma 1 del Regolamento per il rilascio e rinnovo delle licenze di paracadutismo	Abrogazione	RPO	MEDIA	2021
80	Regolamento: abilitazione di istruttore di volo su aliante	Abrogazione	RPO	MEDIA	2021

*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

N.*	Oggetto dell'azione	Azione	Struttura	Priorità	Fine
81	Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna ed.2 emdt. 1 del 2017	Revisione	RPO	ALTA	2021
82	Regolamento Integrativo al Capo Q	Emissione	RPO	ALTA	2021
83	Regolamento FTL per elitaxi	Emissione	RPO	MEDIA	2022
84	Regolamento FTL per ATO	Emissione	RPO	MEDIA	2022
85	Regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel Regolamento (UE) 965/2012"	Revisione	RPO	MEDIA	2022
86	Circolare SEC-10 - Emissione tesserino identificativo di membro di equipaggio dell'Unione – Crew Identification Card	Emissione	RSE	MEDIA	2022
87	Regolamento Volo di elicotteri su ambiente ostile	Emissione	RPO	MEDIA	2022
88	Circolare GEN-01D - "La segnalazione degli eventi aeronautici. Il sistema eE-MOR"	Revisione	DSY	ALTA	2021

*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

Sigle strutture ENAC

ALLEGATO 05

Sigla	Direzione
DG	Direzione Generale
DGL	Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso
DSY	Funzione Organizzativa Safety
EAA	Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti
EGA	Direzione Sviluppo Gestione e Vigilanza Aeroporti
MED	Funzione Organizzativa Medicina Aeronautica
RAA	Direzione Centrale Regolazione Aerea
RAS	Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo
RNA	Direzione Regolazione Navigabilità
RPO	Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo
RSE	Direzione Security
RTA	Direzione Regolazione Trasporto Aereo e Ambiente
TAA	Direzione Centrale Vigilanza Tecnica
TOP	Direzione Operatività Aeroporti
TPP	Direzione Pianificazione e Progetti
TSA	Direzione Gestione Spazio Aereo
VDG	Vice Direzione Generale

Per ulteriori informazioni in materia di Flight Safety:
www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety

State Plan for Aviation Safety (SPAS)

Elaborazione del documento:
Funzione Organizzativa Safety ENAC
safety@enac.gov.it

Grafica e impaginazione:
Funzione Organizzativa Comunicazione Istituzionale ENAC



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Viale Castro Pretorio, 118
00185 - Roma
www.enac.gov.it