



Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile

State Safety Programme – Italy

Edizione 2



Programma Nazionale per la *Safety* dell'Aviazione Civile

State Safety Programme – Italy

Edizione 2

GLOSSARIO ACRONIMI	4
DEFINIZIONI.....	6
PREFAZIONE DELL'ACCOUNTABLE EXECUTIVE.....	9
CAPITOLO 1 - Introduzione	10
CAPITOLO 2 - IL CONTESTO ISTITUZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA.....	12
2.1 Italia quale Stato contraente dell'ICAO.....	12
2.2 L'European Civil Aviation Conference - ECAC	12
2.3 Ruoli e funzioni nel sistema dell'Aviazione Civile Italiana.....	12
2.4 Altri soggetti pubblici e privati che operano nel settore della sicurezza dell'Aviazione Civile Italiana .	15
2.5 L'Unione Europea, l'EASA e la regolazione europea della <i>Safety</i>	16
CAPITOLO 3 - POLITICHE E OBIETTIVI DI SICUREZZA DELLO STATO ITALIANO IN TEMA DI AVIAZIONE CIVILE.....	19
3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di sicurezza per l'aviazione civile	19
3.1.1 Premessa	19
3.1.2 Normativa internazionale.....	19
3.1.3 Normativa dell'Unione Europea	19
3.1.4 <i>Normativa nazionale</i>	21
3.2 La politica italiana in tema di Safety per l'Aviazione Civile	23
3.2.1 <i>Safety Policy</i> dello Stato italiano	23
3.2.2 La politica di sicurezza dell'ENAC.....	24
3.3 La gestione del cambiamento.....	25
3.4 Le responsabilità gestionali (accountability), amministrative e operative per lo sviluppo, attuazione e mantenimento dello <i>State Safety Programme</i>	25
3.5 Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea	25
3.6 Definizione del livello accettabile di prestazione di sicurezza (ALoSP).....	26
3.7 L'attività investigativa sugli incidenti e inconvenienti gravi	27
3.8 L'attività di ricerca e soccorso – S.A.R.	28
CAPITOLO 4 - SAFETY RISK MANAGEMENT	30
4.1 L'ENAC <i>Safety Plan</i>	30
4.2 Il processo ENAC di <i>Risk Management</i>	30
4.3 I requisiti di sicurezza per gli SMS delle organizzazioni che operano nel settore dell'Aviazione Civile	31
4.3.1 Fornitori di servizi per la navigazione aerea.....	31

4.3.2 Gestori Aeroportuali.....	32
4.3.3 Operatori Aerei, Imprese di Manutenzione e organizzazioni di addestramento	32
4.4 Prestazioni di sicurezza delle organizzazioni: l'approvazione degli ALoSP delle organizzazioni.	32
4.4.1 Fornitori di servizi per la navigazione aerea.....	33
CAPITOLO 5 - SAFETY ASSURANCE.....	34
5.1 Safety Oversight.....	34
5.2 Sorveglianza degli aeromobili	35
5.2.1 Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring).....	35
5.2.2 Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)	36
5.2.3 Programma SANA – (Safety Assessment of National Aircraft)	36
5.3 Certificazione e sorveglianza delle imprese e dei Service Providers	37
5.4 Safety Enforcement	37
5.5 Il Continuous Monitoring Approach (CMA)	38
5.6 Safety data collection, analysis and exchange.....	38
CAPITOLO 6 - LA PROMOZIONE DELLA SAFETY IN ITALIA	40
6.1 La formazione del personale nell'ambito dell'Aviazione Civile	40
6.1.1 La formazione ENAC	40
6.1.2 ENAV Academy	40
6.1.3 Aeronautica Militare - Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo	41
6.1.4 Aero Club d'Italia (AeCI)	41
6.2 La comunicazione e la diffusione verso l'esterno delle informazioni sulla sicurezza	42
6.2.1 La comunicazione istituzionale in ENAC	42
6.2.2 La comunicazione istituzionale in ANSV	42
6.2.3 Aeronautica Militare - La Rivista "Sicurezza del Volo"	43
6.3 Gli accordi tra Autorità e <i>stakeholder</i>	43
6.4 Partecipazione a contesti internazionali per la promozione della <i>Safety</i>	43
Allegato 1: Provvedimento di designazione dell' <i>Accountable Executive</i>	45
Allegato 2: Siti istituzionali di riferimento	46

GLOSSARIO ACRONIMI

ACAM	Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring
ADREP	ICAO Accident/Incident Data Report
AeCI	Aero Club d'Italia
AFI	African ICAO Region
AG	Aviazione Generale
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
ALoS	Acceptable Level of Safety
ALoSP	Acceptable Level of Safety Performance
AM	Aeronautica Militare
AMC	Acceptable Means of Compliance
ANSP	Air Navigation Service Provider
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
ATM	Air Traffic Management
CAT	Commercial Air Transport
CMA	Continuous Monitoring Approach
CNVVF	Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
CE	Commissione Europea
COA	Certificato Operatore Aereo
CONI	Comitato Olimpico Nazionale Italiano
CR	Common Requirements
DGAC	Direzione Generale Aviazione Civile
DLgs	Decreto Legislativo
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
EASA	European Aviation Safety Agency
EASAC	European Aviation Safety Advisory Committee
EASP	European Aviation Safety Programme
EASp	European Aviation Safety Plan
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System
EGAST	European General Aviation Safety Team
EHEST	European Helicopter Safety Team
eE-MOR	Electronic ENAC Mandatory Occurrences Reporting
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENCASIA	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities
ENGA	Ente Nazionale Gente dell'Aria
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirement
ESSI	European Strategic Safety Initiative
EU	European Union
EUR	European ICAO region

EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation
FAB	Functional Airspace Block
FAI	Federazione Aeronautica Internazionale
FDM	Flight Data Management
FSTD	Flight Simulation Training Device
GA	General Aviation
GM	Guidance Material
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules
IR	Implementing Rule
ISSV	Istituto Superiore per la Sicurezza Volo
JAA	Joint Aviation Authorities
KPA	Key Performance Area
KPI	Key Performance Indicator
MIT	Ministero Infrastrutture e Trasporti
NSA	National Supervisory Authority
PBE	Performance Based Environment
PBO	Performance Based Oversight
PQs	Protocol Questions
RAI	Registro Aeronautico Italiano
RASG	Regional Aviation Safety Group
RAT	Risk Analysis Tool
RBO	Risk Based Oversight
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SANA	Safety Aircraft of National Aircraft
SAR	Search and Rescue
SARPs	ICAO Standards Recommended Practices and Procedures
SES	Single European Sky
SMM	Safety Management Manual
SMS	Safety Management System
SRM	Safety Risk Management
SSP	State Safety Programme
UE	Unione Europea
USOAP	ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme
VDS	Volo da Diporto o Sportivo
VFR	Visual Flight Rules
VVF	Vigili del Fuoco

DEFINIZIONI

Annesso ICAO	Annesso tecnico (detto anche " <i>allegato</i> ") alla Convenzione relativa all'Aviazione Civile internazionale (Convenzione di Chicago).
Audit	Processo sistematico, indipendente e documentato per ottenere le evidenze e valutarle con obiettività, al fine di stabilire in quale misura i requisiti sono stati soddisfatti.
Evento (Occurrence)	Qualsiasi evento relativo alla sicurezza che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, tra cui in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi.
Incidente (Accident)	E' un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale: a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di: - essere dentro l'aeromobile, oppure - venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure - essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato ad un singolo motore, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.
Inconveniente grave (Serious Incident)	E' un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca

con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

Just culture	Cultura nella quale gli operatori in prima linea o altre persone non sono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale non sono tuttavia tollerate la negligenza grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive.
Pericolo (Hazard)	Ogni condizione, evento o circostanza che potrebbe generare o contribuire al verificarsi di un evento indesiderato o imprevisto.
Performance Based Environment	Ambiente basato sugli indicatori di prestazione di Safety (SPI)
Performance Based Oversight	Attività di sorveglianza basata su criteri di prestazione di sicurezza.
Raccomandazione di Sicurezza	Una proposta dell'Autorità investigativa per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta di sicurezza o da altre fonti come studi in materia di sicurezza, ai fini della prevenzione di incidenti e di inconvenienti.
Rischio (Risk)	E' la combinazione della probabilità e della severità delle conseguenze o degli esiti di un pericolo.
Risk Based Oversight	Attività di sorveglianza basata su criteri di valutazione del rischio.
Safety	E' la condizione nella quale i rischi associati alle attività aeronautiche sono ridotti e controllati ad un livello accettabile.
Safety data collection	E' la raccolta e l'analisi dei dati di Safety e lo scambio delle informazioni. Svolge un ruolo essenziale nella prevenzione degli incidenti e consente di individuare le opportune azioni correttive da mettere in campo per prevenire i rischi e rimediare alle carenze latenti del sistema.
Safety Management System (SMS)	E' un approccio sistematico alla gestione della Safety che include le necessarie strutture organizzative, responsabilità, politiche e procedure.
Safety oversight	E' la funzione attraverso la quale si esplica una serie di attività con cui lo Stato assicura l'effettiva implementazione di standard e regolamenti. Nel contempo, attraverso lo svolgimento di tale funzione, ogni Stato si assicura che gli operatori del settore siano in grado di raggiungere livelli di sicurezza pari o superiori a quelli fissati dai predetti standard e pratiche raccomandate.
Safety performance	Sono prestazioni di Safety misurate attraverso indicatori definiti utilizzando diverse sorgenti utili di dati.
Safety Plan	E' il documento che definisce le priorità di Safety da perseguire e individua le azioni che devono essere attuate per implementare lo State Safety Programme secondo gli obiettivi in esso contenuti.

Safety Policy	Indica la visione e le convinzioni dello Stato sul tema della Safety e ne esplicita l'impegno a definire ed attuare specifiche politiche operative basate sui principi del Safety management, a diffondere e promuovere la cultura della sicurezza, ad assicurare un'adeguata formazione del proprio personale, a dare attuazione ai principi della "just culture" nonché ad assicurare l'implementazione dello State Safety Programme ed a verificarne l'effettiva attuazione sulla base di definiti indicatori ed obiettivi di sicurezza.
Safety Risk Management	Processo formale relativo alla Safety che comprende l'analisi del sistema, l'identificazione degli hazards, l'analisi e la valutazione del rischio e l'adozione delle opportune azioni mitigatrici.
State Safety Programme	E' il documento programmatico che descrive l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza.

PREFAZIONE DELL'ACCOUNTABLE EXECUTIVE

La Safety, intesa come insieme coerente di attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche, costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale di Aviazione Civile.

Difatti, anche a livello internazionale, l'ICAO ha stabilito nel nuovo Annesso 19, l'obbligo per gli Stati membri di elaborare uno State Safety Programme, fornendo altresì indicazioni sui contenuti essenziali nel DOC. 9859.

La stesura di uno State Safety Programme per l'Italia costituisce sicuramente una sfida inedita per le organizzazioni che ne sono coinvolte: il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale del Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), l'Aeronautica Militare, l'ENAV S.p.A. e l'Aeroclub d'Italia che devono congiuntamente definire priorità e strategie nel governo del sistema di aviazione civile ai fini del raggiungimento e del mantenimento di un accettabile livello di sicurezza.

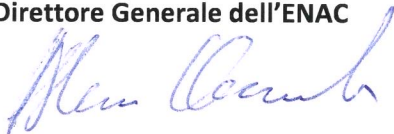
In tale ottica, poiché è l'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, l'autorità unica di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nel sistema dell'aviazione civile in Italia, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti pro tempore ha designato il sottoscritto quale Accountable Executive per lo State Safety Programme italiano.

Il presente Programma per la Safety evidenzia in modo univoco l'assetto istituzionale di governo del sistema di Aviazione Civile presente in Italia, che contempla più entità che collaborano e lavorano in sintonia per il raggiungimento dell'obiettivo comune della Safety.

Nel contempo, vi sono chiaramente definiti i rapporti dell'Italia con le autorità europee come la Commissione e l'EASA, anche in termini di collaborazione istituzionale, nonché la relazione tra il Programma Nazionale Italiano per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (State Safety Programme – Italy), l'European Aviation Safety Programme della Commissione Europea e l'European Aviation Safety Plan elaborato dall'EASA.

L'Accountable Executive

Alessio Quaranta
Direttore Generale dell'ENAC



Roma, 17 Dicembre 2014

CAPITOLO 1 - Introduzione

L'Annesso 19 della Convenzione di Chicago ICAO richiede agli Stati contraenti di predisporre uno State Safety Programme al fine di definire e mantenere un livello accettabile di prestazione della sicurezza dell'Aviazione Civile. Tenuto conto che per i prestatori di servizi l'obbligo è quello di definire ed applicare un Safety Management System (SMS).

Lo State Safety Programme è il documento programmatico che descrive l'insieme organico delle politiche, delle normative, delle attività e degli obiettivi di sicurezza ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza anche attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza.

Il termine "accettabile" presuppone che il livello di sicurezza sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato.

Una volta stabilito un accettabile livello di sicurezza lo Stato membro deve utilizzarlo, come esplicitamente stabilito dagli standard ICAO, per verificare le prestazioni dell'intero Sistema dell'Aviazione Civile.

Stabilire un accettabile livello di sicurezza e quindi un programma di raggiungimento dello stesso, porta a integrare l'attuale impostazione di gestione della sicurezza, basata sulla rispondenza ai regolamenti (compliance-based), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (performance-based).

Il presente State Safety Programme, che contiene non solo elementi prescrittivi a livello generale riguardo la gestione della Safety da parte dello Stato italiano, ma anche elementi attinenti alla performance ed alla visione di insieme necessaria a raggiungere e mantenere un accettabile livello di sicurezza, è articolato su quattro elementi chiave:



In tale prospettiva, il presente documento fornisce un quadro generale del contesto all'interno del quale tutti i prestatori di servizi interessati possano definire, applicare e mantenere il proprio Safety Management System, atteso che l'Autorità competente, ossia l'ENAC, deve a sua volta esercitare le relative funzioni di approvazione e controllo.

Vale la pena ricordare in proposito che il Safety Management System è un sistema di gestione orientato a definire e misurare le prestazioni relative alla sicurezza e l'accettabile livello di rischio, in rapporto ad un obiettivo fissato dall'organizzazione con riferimento a quanto richiesto dalla competente autorità o dallo Stato.

Attualmente è utilizzato nei settori industriali più avanzati e consente di mantenere costante nel tempo il rapporto tra le grandezze che esprimono il livello di protezione e la produzione di un sistema, consentendo di prevenire il verificarsi di situazioni indesiderate, come ad esempio gli incidenti o le perdite economiche.

L'Aviazione Civile è, senza dubbio, uno dei settori industriali più influenzati dall'evoluzione tecnologica e dalla crescita di mercato. Il Safety Management System, di conseguenza, può offrire rilevanti opportunità di sviluppo e miglioramento.

Difatti, in una accezione piuttosto ampia, il Safety Management System può essere definito come un approccio sistematico nella gestione dei rischi di Safety, comprendendo in tale accezione gli elementi organizzativi, le politiche e le procedure in essere. Il Safety Management System si fonda sull'assunto che la Safety deve essere perseguita attraverso sistemi strettamente interconnessi, piuttosto che attraverso processi o pratiche isolate.

L'attività di regolazione nel settore della Safety per l'aviazione civile si basa su un approccio quanto mai ampio che comprende la pianificazione e la definizione delle responsabilità a livello organizzativo, oltre che la determinazione di adeguati standard tecnici.

In tale prospettiva, anche l'Unione Europea, a sua volta, ha da tempo riconosciuto e ribadito come, tenuto conto della suddivisione di funzioni e compiti con gli Stati Membri, sia necessario definire un European Aviation Safety Programme (EASP) che sia di indirizzo e complementare ai singoli Safety Programme degli Stati membri.

A tale proposito la Commissione Europea ha pertanto pubblicato la prima versione dell'European Aviation Safety Programme, quale Commission Staff Working Paper, istituzionalizzando a livello europeo l'impostazione di Safety Management per gli Stati membri indicata dall'ICAO, ampliando tali concetti in modo da comprendere tutti gli aspetti correlati alla Safety nel sistema di aviazione civile e non solo quelli di stretta competenza EASA..

Lo sviluppo del presente State Safety Programme si è uniformato allo schema fornito dall'ICAO nel DOC. 9859, ovviamente aggiornandolo con la realtà organizzativo-istituzionale presente nel nostro Paese.

CAPITOLO 2 - IL CONTESTO ISTITUZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

2.1 Italia quale Stato contraente dell'ICAO



L'ICAO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite nata nel 1944 con la "Convenzione Internazionale sull'Aviazione Civile", denominata comunemente Convenzione di Chicago, ed ha sede a Montreal in Canada.

L'ICAO determina standard e pratiche raccomandate necessarie per la sicurezza dell'Aviazione Civile, di efficienza e regolarità nonché di protezione ambientale collegata alla stessa aviazione. Attualmente l'ICAO registra la partecipazione di 191 Stati Membri.

L'Italia ha aderito alla Convenzione di Chicago con atto del 31 ottobre 1947, entrato in vigore il successivo 30 novembre. Il provvedimento che ha approvato e reso esecutivo l'accordo è il D.lgs. 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n.561. Con il DPR n.461 del 4 luglio 1985 sono stati recepiti nell'ordinamento nazionale i principi generali contenuti negli Annessi ICAO.

L'art. 690 del Codice della Navigazione prevede specificatamente che al recepimento degli Allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago si provvede in via amministrativa per le singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti dal richiamato DPR n.461/1985, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Il massimo organo direttivo dell'ICAO è l'Assemblea Generale, mentre l'organo esecutivo è costituito dal Consiglio, composto da 36 Stati membri e rinnovato ogni tre anni in occasione delle Assemblee Generali.

Lo Stato italiano, come ogni altro Stato che abbia aderito alla "Convenzione Internazionale sull'Aviazione Civile", si è impegnato a raggiungere il più alto grado possibile di uniformità negli standard, procedure e organizzazione per il miglioramento della sicurezza, regolarità ed efficienza dell'Aviazione Civile.

Si è impegnato altresì, ai sensi dell'art.38 della Convenzione, a notificare all'ICAO le differenze tra la regolamentazione nazionale e gli standard e le procedure stabiliti dall'ICAO.

L'Italia ha sempre fatto parte del Consiglio ICAO a conferma del ruolo leader che svolge tra le Nazioni aeronauticamente più avanzate.

2.2 L'European Civil Aviation Conference - ECAC



L'European Civil Aviation Conference (ECAC) è un organismo intergovernativo fondato nel 1955 dagli Stati che compongono il Consiglio d'Europa, con lo scopo di promuovere un sistema di trasporto aereo sicuro, efficiente e sostenibile a livello europeo, perseguendo l'armonizzazione delle politiche dell'aviazione civile degli Stati membri e l'attenzione alle reciproche politiche aeronautiche tra gli Stati membri e altre parti del mondo.

L'ECAC ha sede a Parigi ed è costituito da 44 Stati membri, tra i quali l'Italia.

2.3 Ruoli e funzioni nel sistema dell'Aviazione Civile Italiana

Di seguito sono riportati gli Enti e gli organismi pubblici dello Stato Italiano che operano nel settore dell'Aviazione Civile nazionale e che ricoprono un ruolo fondamentale nella gestione della sicurezza.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della salvaguardia e dello sviluppo della Safety dell'aviazione civile favorisce la collaborazione tra le istituzioni coinvolte sia per quanto concerne le necessità di adeguamento normativo, sia per la risoluzione di problematiche specifiche, ponendosi anche in qualità di referente per gli orientamenti generali nel settore dei trasporti.

Tale contributo viene attuato non solo attraverso le attività specifiche di indirizzo e vigilanza in materia di aviazione civile, sicurezza aerea e aeroportuale o sulla qualità del trasporto aereo, ma anche attraverso l'attuazione delle politiche generali di sviluppo nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, attraverso una sinergia che interessi tutte le istituzioni coinvolte nei processi di sviluppo ed adeguamento dell'impianto regolamentare e normativo che sottende non solo al settore dell'Aviazione Civile, ma anche allo sviluppo generale della mobilità.

La disciplina generale del settore dell'aviazione civile avviene anche attraverso il recepimento della normativa di settore dell'Unione Europea, tramite i necessari atti legislativi e la stipula di accordi internazionali o intergovernativi che riguardino l'attuazione di determinate politiche di indirizzo. La programmazione in materia di aeroporti e sistemi aeroportuali, quali la valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali, viene effettuata anche in riferimento agli orientamenti dell'Unione Europea nel settore dell'Aviazione Civile mirati alla razionalizzazione della rete aeroportuale europea ed alla salvaguardia del diritto alla mobilità dei cittadini.

Si evidenziano, in particolare, i compiti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercita i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività dell'ENAC.

I rapporti con ENAV S.p.a., fornitore nazionale designato per la fornitura dei servizi di navigazione aerea negli spazi aerei ed aeroporti di competenza, sono regolati dai contratti di programma e di servizio nel rispetto della vigente normativa nazionale e internazionale.

L'attività del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti comprende anche l'approvazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, oltre all'emanazione delle direttive generali per la programmazione dell'attività dell'ENAC, nonché gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria.

Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile



Il Ministero dell'Interno concorre alla gestione della Safety nell'ambito dell'Aviazione Civile quale istituzione cui è affidata in Italia la competenza in tema di prevenzione incendi. Le attività connesse, esercitate attraverso il Dipartimento ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.), sono disciplinate dal D. Lgs. 8 marzo 2006, n. 139 *"Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco"*.

Riguardo ai Servizi antincendio in ambito aeroportuale l'art.690 del Codice della Navigazione, dedicato al recepimento degli Annessi alla Convenzione di Chicago, prevede che sia l'ENAC a determinare le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità di tali Servizi. Nello stesso articolo è inoltre precisato che restano comunque attribuite al C.N.VV.F. le competenze di regolamentazione tecnica definite dalla legge n. 930 del 23 dicembre 1980, *"Norme sui servizi antincendio negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del C.N.VV.F."*.

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ENAC



Ai sensi dell'art.687 del Codice della Navigazione, L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche.

Inoltre, nei rapporti con i maggiori organismi sovranazionali (ICAO, ECAC, UE, EASA) è accreditato quale Autorità competente per la sicurezza dell'Aviazione Civile.

L'ENAC, istituito con il d.lgs. n.250 del 25 luglio 1997 esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC), al Registro Aeronautico Italiano (RAI) e all'Ente Nazionale della Gente dell'Aria (ENGA). Esso è dotato, nei vincoli previsti dal Regolamento (CE) n.216/2008, di poteri di normazione, di certificazione, controllo, autorizzazione, ispezione e sanzione.

È un ente pubblico non economico, dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rientra nelle funzioni dell'ENAC l'elaborazione ed emissione della regolamentazione tecnica nel settore dell'Aviazione Civile in ambito nazionale, nei casi in cui tale competenza non sia attribuita all'Unione Europea dal regolamento (CE) n.216/2008.

L'ENAC cura i rapporti con enti ed organizzazioni internazionali, operanti nel settore dell'Aviazione Civile e garantisce la rappresentanza con unità operative presso le organizzazioni internazionali anche su delega del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ENAC inoltre partecipa anche su delega del Ministro, alle attività nazionali ed internazionali, comprese quelle inerenti alla predisposizione degli accordi internazionali ed alla elaborazione della normativa di adeguamento ai principi e alle disposizioni internazionali nelle materie di competenza dell'Ente.

L'Ente ha la sede centrale a Roma; la sua struttura territoriale è costituita dalle Direzioni Operazioni, situate in alcuni dei principali capoluoghi italiani e dalle Direzioni Aeroportuali, ubicate nei maggiori aeroporti nazionali.

Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo – ANSV



L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è stata istituita con il d.lgs. 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, oggi abrogata e sostituita dal regolamento (UE) n.996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010.

Essa si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'Aviazione Civile dello Stato italiano. Come tale è un'autorità pubblica posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in posizione di

terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato, così come richiesto dalla predetta normativa dell'Unione Europea.

In virtù delle suddette disposizioni di legge all'ANSV sono demandati i seguenti compiti:

- svolgere, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'Aviazione Civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza;

lo scopo delle inchieste in questione è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi. Le inchieste di sicurezza hanno quindi unicamente finalità di prevenzione;

- svolgere attività di studio e di indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.

Con il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, all'ANSV è stato attribuito anche il compito di istituire e gestire il "Sistema di segnalazione volontaria" sugli eventi aeronautici (voluntary reporting), di cui alla Direttiva comunitaria 2003/42/CE, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'Aviazione Civile, ora superata dal Regolamento (EU) 376/2014.

2.4 Altri soggetti pubblici e privati che operano nel settore della sicurezza dell'Aviazione Civile Italiana

ENAV SpA



L'ENAV S.p.A.¹ è la società pubblica che lo Stato italiano ha designato quale fornitore dei servizi della navigazione aerea negli spazi aerei ed aeroporti di competenza², che opera ai sensi degli articoli 691 e 691 bis del Codice della Navigazione, avendo ottenuto la certificazione alla fornitura di ATS/CNS ai sensi della vigente normativa del Cielo Unico Europeo.

Sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, ENAV S.p.A., tra l'altro, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra, assicurando l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. Per quanto di competenza, inoltre, ENAV S.p.A. è responsabile della redazione della carta ostacoli.

In accordo con i requisiti imposti dal Regolamento UE n. 1035/2011, la gestione della Safety in campo ATM dell'ENAV si estrinseca sulla base di un Safety Management System e del relativo Safety Management Manual. Inoltre, ENAV è dotata di una "Safety Policy" e di una "Just Culture Policy" per mantenere e migliorare gli elevati standard e livelli di prestazione conseguiti.

15

Aeronautica Militare



L'Aeronautica Militare (AM), alla quale è assegnato il compito di difesa dello spazio aereo nazionale, assicura l'ulteriore specifica attribuzione di fornitura dei servizi della navigazione aerea anche al traffico aereo generale sugli aeroporti e negli spazi aerei di propria giurisdizione, in base a quanto previsto dal Codice della Navigazione, dal D.lgs. n. 66 del 15 marzo 2010, recante "*Il Codice dell'Ordinamento Militare*" e dal DPR n.90 del 15 marzo 2010, recante il "*Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare*".

Nell'ambito del vigente quadro legislativo italiano, e in accordo alle norme e ai regolamenti tecnici nazionali ed internazionali in materia, l'AM svolge i servizi della navigazione aerea al traffico aereo generale in aderenza del Regolamento (CE) n. 550/2004 e stipulando specifici atti di intesa con l'ENAC, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della difesa.

L'Aeronautica Militare mantiene attivo un Sistema di Gestione della Sicurezza (Safety Management System) per la parte di organizzazione dedicata all'erogazione dei servizi della navigazione aerea quale fornitore dei

¹ Già AAAVTAG ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 24-03-1981 "Ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale" e, successivamente, Ente Nazionale Assistenza al Volo di cui alla Legge n. 665 del 21-12-1996 "Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale".

² Ai sensi dell'Art. 3 D.P.R. n. 484 del 27-07-1981, come modificato dall'art. 2123 del DLgs n. 66 del 15-03-2010.

servizi, assicurando al contempo l'indipendenza funzionale di supervisione e vigilanza, in aderenza ai Regolamenti Europei sul *"Single European Sky"*.

Il sistema di segnalazione istituito in AM assicura la notifica all'ENAC e all'ANSV degli eventi che coinvolgono l'aviazione civile in accordo alla normativa vigente.

Aero Club d'Italia



L'Aero Club d'Italia (Ae.C.I.) è un Ente di diritto pubblico a carattere culturale e didattico sportivo, con sede legale in Roma, sottoposto alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Ministero dell'Interno, avente lo scopo di promuovere, disciplinare ed inquadrare tutte le attività tese allo sviluppo dell'aviazione nei suoi aspetti culturali, didattici, turistici, sportivi, promozionali, di utilità sociale e civile, nonché delle attività collegate.

Esso riunisce in organismo federativo nazionale associazioni ed enti italiani che si interessano alle attività predette.

L'Aero Club d'Italia, in quanto esercita anche attività agonistico-sportiva, è per gli sport aeronautici l'unica Federazione del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.), ed è l'unico Ente nazionale che rappresenta l'Italia presso la Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.) e, di conseguenza, è l'unico rappresentante di tale Federazione nel territorio dello Stato.

L'Aero Club d'Italia svolge ogni attività ritenuta necessaria ai fini dello sviluppo culturale, economico, didattico, sportivo, agonistico, civile, sociale e democratico nel settore dell'aviazione civile non commerciale.

Esso rappresenta tale settore, nelle sue varie discipline, di fronte alle Autorità istituzionali, essendo a ciò deputato dalla legge n. 340 del 29 maggio 1954. In tale veste interloquisce con i Ministeri competenti, con gli Organismi e gli Enti aeronautici e sportivi, per lo sviluppo delle normative di interesse generale del settore aeronautico che rappresenta.

L'Aero Club d'Italia è competente per quanto attiene a tutte le attività connesse allo svolgimento della specialità del volo da diporto o sportivo, così come dettagliate nello Statuto (DPR n.53 del 18/3/2013).

Il DPR n.133/2011 attribuisce inoltre all'Ae.C.I. le funzioni inerenti la sicurezza del volo da diporto o sportivo (rilascio dei contrassegni di identificazione, rilascio degli attestati ai piloti, sviluppo dei programmi di addestramento, erogazione delle sanzioni, ecc.).

2.5 L'Unione Europea, l'EASA e la regolazione europea della Safety

In ambito europeo, il sistema di sicurezza dell'Aviazione Civile è fondato su una stretta collaborazione tra la Commissione Europea, l'EASA, EUROCONTROL, le autorità dell'Aviazione Civile degli Stati membri, fino a comprendere anche i produttori di aeromobili, motori e parti, le compagnie aeree, i manutentori ed ogni altro soggetto che opera nel mercato unico dell'aviazione.

Il fondamento di tale sistema è costituito da un insieme ordinato di regole comuni sulla Safety che sono direttamente applicabili in modo uniforme in ambito europeo. Queste regole, che si applicano sia agli operatori economici che alle Autorità dell'Aviazione Civile, costituiscono il fondamento per le attività di certificazione iniziale e di sorveglianza di tutte le imprese coinvolte nelle attività di aviazione civile del mercato interno europeo.

Inoltre ogni aeromobile, europeo e non, può essere soggetto a controlli tecnici su un qualsiasi aeroporto in

Europa. Tali controlli denominati “ispezioni di rampa”, sono svolti sulla base di programmi di campionatura che individuano le priorità derivanti da una particolare attenzione a quelle compagnie che abbiano in precedenza evidenziato lacune in termini di Safety. Le non conformità ai requisiti di sicurezza identificate durante tali ispezioni possono comportare la restrizione o, nella peggiore delle ipotesi, l'interdizione delle operazioni nello spazio aereo europeo. In modo analogo, la Commissione Europea monitora le performance di sicurezza dei vettori nel resto del mondo ed informa i cittadini europei su ogni potenziale rischio di sicurezza.

Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - EASA



L'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (European Aviation Safety Agency – EASA) ha sede a Colonia, in Germania, ed è stata costituita nel 2002 sulla base del regolamento (CE) 1592/2002 (superato successivamente dal regolamento (CE) n.216/2008). Essa è la protagonista principale della strategia dell'Unione Europea nel campo della sicurezza aerea; la sua missione è quella di promuovere i massimi livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'Aviazione Civile.

L'EASA parte dalla constatazione per cui il trasporto aereo è diventato la forma più sicura per viaggiare. Poiché il traffico aereo continua ad aumentare, si rende però necessaria un'iniziativa comune a livello europeo per mantenere il trasporto aereo sicuro e sostenibile. Mentre le autorità nazionali continuano ad eseguire la maggior parte delle attività di tipo operativo, quali la certificazione dei singoli aeromobili o l'abilitazione all'esercizio della professione ai piloti, all'Agenzia spetta l'elaborazione di norme di sicurezza e ambientali comuni a livello europeo.

L'EASA è l'organo tecnico che, sulla base dell'art. 17 del regolamento (CE) n.216/2008:

- assiste la Commissione nella preparazione delle misure da adottare
- fornisce alla Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario
- adotta le misure necessarie nell'ambito dei poteri ad essa conferiti dal regolamento o da altra legislazione comunitaria
- esegue le ispezioni e le indagini necessarie all'espletamento dei suoi compiti
- nei settori di sua competenza, assolve, a nome degli Stati membri, le funzioni e i compiti loro attribuiti dalle convenzioni internazionali applicabili e, in particolare, dalla convenzione di Chicago.

Essa, infine, monitora l'applicazione della normativa europea negli Stati membri per il tramite di ispezioni, effettuate anche presso le imprese.

EUROCONTROL - European Organisation for the Safety of Air Navigation



EUROCONTROL è un'organizzazione internazionale fondata nel 1960 e composta dagli Stati membri dell'area europea e dalla Comunità Europea che è diventata membro ufficiale dell'organizzazione nel 2002.

Per realizzare la sua missione, EUROCONTROL lavora a stretto contatto con gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP), gli utenti dello spazio aereo civile e militare, aeroporti, l'industria aerospaziale, le organizzazioni professionali, le organizzazioni intergovernative e le istituzioni europee.

EUROCONTROL svolge numerose attività che investono diversi servizi connessi alla navigazione aerea ed alla Safety delle sue operazioni. Esse spaziano dalla gestione del flusso del traffico aereo, alla formazione e aggiornamento dei controllori nonché il supporto all'implementazione e all'operatività dei Sistemi di

Gestione della Safety (come, ad esempio, il Safety Management System).

Nel Luglio 2011 la Commissione Europea ha nominato EUROCONTROL come "Network Manager" fino al 31 dicembre 2019 (Regolamento (EU) n. 677/2011). Inoltre, la Commissione Europea ha nominato la Performance Review Commission di EUROCONTROL quale Performance Review Body (Regolamento (EU) n. 390/2013).

Da un punto di vista operativo, la "Safety", principale settore intorno a cui ruota l'attività di EUROCONTROL, costituisce, unitamente a "Capacity", "Environment", "Flight Efficiency" e "Cost-Effectiveness", una delle Key Performance Areas (KPA) di cui al sopra menzionato Regolamento (EU) n. 390/2013.

L'attività di EUROCONTROL, quale Network Manager, riguarda tematiche relative alle prestazioni nel settore aereo da un punto di vista strategico, operativo e tecnico.

CAPITOLO 3 - POLITICHE E OBIETTIVI DI SICUREZZA DELLO STATO ITALIANO IN TEMA DI AVIAZIONE CIVILE

3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di sicurezza per l'aviazione civile

3.1.1 Premessa

Il quadro normativo nazionale, in linea con le norme internazionali ed europee, definisce le modalità con le quali lo Stato gestisce la sicurezza dell'Aviazione Civile.

Per la consultazione degli atti costituenti il quadro normativo che disciplina gli aspetti di sicurezza dell'Aviazione Civile si rinvia ai siti internet dell'ENAC e dell'ANSV.

3.1.2 Normativa internazionale

Ogni Stato che ha ratificato la Convenzione di Chicago del 1944, si è impegnato a raggiungere il più alto grado possibile di uniformità negli standard, procedure e organizzazione per il miglioramento della sicurezza, regolarità, efficienza e minor impatto ambientale dell'Aviazione Civile.

In questa prospettiva, l'art. 44 della Convenzione stabilisce gli specifici obiettivi che l'ICAO si prefigge di raggiungere attraverso lo svolgimento della propria attività istituzionale.

Al fine di offrire agli Stati contraenti uno strumento per far fronte all'impegno sottoscritto, l'ICAO provvede anche alla stesura e all'aggiornamento periodico degli Annessi alla Convenzione, contenenti standard, la cui applicazione è ritenuta vincolante per gli Stati membri salvo espressa e contraria comunicazione, nonché pratiche raccomandate ovvero misure la cui uniforme applicazione è ritenuta auspicabile. L'art.38 della Convenzione richiede che gli Stati contraenti notifichino all'ICAO le differenze tra la regolamentazione nazionale e gli standard e le pratiche raccomandate stabiliti dall'ICAO.

A seguito della recente riforma della Parte Aeronautica del Codice della Navigazione, lo Stato italiano ha introdotto nell'ordinamento nazionale, con l'art. 690, una specifica disposizione per il recepimento degli Annessi alla Convenzione stabilendo in proposito che:

“Al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa per le singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Con le stesse modalità di cui al primo comma si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi, nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi.”

3.1.3 Normativa dell'Unione Europea

Negli ultimi decenni l'Unione Europea ha rivolto una sempre maggiore attenzione all'Aviazione Civile e in particolare al trasporto aereo e ai servizi della navigazione aerea, emanando norme regolamentari finalizzate alla creazione del Cielo Unico Europeo che in accordo a quanto previsto dall'Unione, vanno anche direttamente ad incidere sulle normative e competenze nazionali degli Stati Membri.

Il Regolamento (CE) n.216/2008

Il Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), obbliga gli Stati Membri dell'Unione Europea 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.

Inizialmente limitato al settore dell'aeronavigabilità, l'ambito di applicazione del Regolamento è stato successivamente esteso alle operazioni di volo e, con l'emendamento introdotto col Regolamento (CE) 1108/2009, anche alla regolamentazione della sicurezza degli aeroporti e dei sistemi di gestione e controllo del traffico aereo.

Il Regolamento sopra richiamato, correntemente richiamato come "Regolamento di Base" (Basic Regulation), nel definire gli obiettivi da perseguire stabilisce, inoltre, che le modalità attuative vengano dettagliate in "Regolamenti di attuazione" (*Implementing Rules - IRs*), adottati dalla Commissione Europea.

I Regolamenti di attuazione (Implementing Rules)

I Regolamenti di attuazione del Regolamento (CE) n.216/2008 sono costituiti da un articolato - che stabilisce il campo di applicazione delle regole, le relative modalità attuative, le date di entrata in vigore ed i periodi di transizione con la normativa vigente - e da uno o più allegati, chiamati "Parti", che dettagliano i requisiti che devono essere soddisfatti dai soggetti aeronautici e le procedure che devono essere seguite dalle Autorità Aeronautiche nazionali.

I metodi accettabili di rispondenza (le AMC) ed il materiale di guida (GM) vengono pubblicati separatamente con l'emissione di "*Decision*" del Direttore Esecutivo dell'EASA e sono disponibili in un'apposita sezione del sito EASA.

20

La Comunicazione della Commissione Europea sul SMS per l'Europa

Più di recente, con specifico riferimento alle tematiche connesse al Safety Management System, la Commissione Europea ha adottato una Comunicazione per impostare un SMS a livello europeo.

Tale comunicazione ha come obiettivi, tra gli altri:

- il supporto dell'obiettivo, delineato nel Libro Bianco dei Trasporti del 2011, di implementare la *Safety Performance* dell'aviazione europea ad un livello pari o superiore a quello dei migliori standard mondiali;
- la descrizione puntuale di come ciò può essere raggiunto, attraverso ulteriori elementi che si basano su concetti di Safety proattiva, di valutazione del rischio, ecc., che si aggiungono all'attuale impostazione europea di Safety.

Infine, tale comunicazione si configura come veicolo per formalizzare pubblicamente il primo *European Aviation Safety Programme*.

L'European Aviation Safety Programme (EASP)

L'EASP, introdotto come *Commission Staff Working Paper*, è il primo *Safety Programme* regionale esistente al mondo, con le seguenti caratteristiche fondamentali:

- descrive le modalità con cui la Safety è gestita a livello europeo
- valorizza e supporta i Safety Programme degli Stati Membri dell'Unione
- prevede costanti aggiornamenti in relazione ad ogni evoluzione del sistema
- è un prodotto della Commissione Europea piuttosto che dell'EASA, poiché copre tutti gli aspetti della *Safety* nel sistema di Aviazione Civile e non solo quelli di competenza dell'Agenzia Europea (es. *Safety list*, procedure di infrazione, etc).

Il Cielo Unico Europeo (Single European Sky - SES)

In ambito comunitario la Commissione Europea nel 2004 ha avviato, mediante il Regolamento (CE) 549/2004, il programma Cielo Unico Europeo con l'obiettivo di ridurre la frammentazione che caratterizzava la gestione del traffico aereo in Europa. Tale programma è un insieme di misure, volte anche a soddisfare i fabbisogni futuri in termini di capacità e di sicurezza aerea, che interessano sia il settore civile sia quello militare e riguardano la regolamentazione, l'economia, la sicurezza, l'ambiente, la tecnologia e le istituzioni.

Con successivi provvedimenti regolamentari, L'Unione Europea ha poi aggiornato i requisiti e le tematiche del Cielo Unico Europeo (SES II – SES II+).

Le inchieste di sicurezza

Con il Regolamento (EU) n.996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20/10/2010, l'Unione Europea ha introdotto significative novità negli ordinamenti nazionali in materia di inchieste di sicurezza (in precedenza chiamate "inchieste tecniche"), rafforzando il ruolo delle autorità investigative per la sicurezza dell'Aviazione Civile.

Tale regolamento punta ad assicurare il rapido svolgimento delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi, nel settore dell'Aviazione Civile, al fine di migliorare la sicurezza aerea, contribuendo così a prevenire il verificarsi di eventi analoghi.

La segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile

Con il Regolamento (EU) n.376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 03/04/2014, l'Unione Europea ha introdotto un armonico ed univoco quadro normativo relativo alla gestione e alla raccolta delle informazioni sulla safety.

Definendo in maniera formale i soggetti tenuti alle segnalazioni degli eventi ed inquadrando le informazioni e la condivisione delle stesse quale imprescindibile risorsa utile ad individuare i pericoli, effettivi e/o potenziali, per la sicurezza dell'aviazione civile.

3.1.4 Normativa nazionale

La revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione avvenuta con d.lgs. n. 96/2005, e la successiva adozione di disposizioni correttive ed integrative, avvenuta con d.lgs. del 15 marzo 2006, n. 151, hanno innovato e snellito una parte consistente della disciplina codicistica, armonizzandola con le normative in vigore in ambito europeo nonché con le più recenti novità in quello internazionale.

Oltre al Codice della Navigazione, le primarie fonti normative, che regolano la *Safety* nel settore dell'Aviazione Civile in Italia, sono le seguenti:

- Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n. 250, relativo a "*Istituzione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile* (E.N.A.C.)", come integrato dalla legge 265/2004, recante "Conversione in legge, con

modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'Aviazione Civile. Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione".

- Decreto Legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, relativo a *"Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifiche al codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994"*, come modificato dal Decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n.189, nonché dal regolamento (UE) n.996/2010.
- Decreto Legislativo 2 maggio 2006, n. 213, relativo a *"Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'Aviazione Civile"*, quest'ultima abrogata e sostituita con il citato Regolamento UE n. 376/2014.
- Decreto Ministeriale 21 luglio 2009, n. 628, relativo a *"Designazione dell'autorità' responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'Aviazione Civile"*.
- Decreto Legislativo 28 luglio 2009, n. 118, relativo a *"Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 192, di attuazione della direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari, e di attuazione della direttiva 2008/49/CE"*.

In base alle previsioni del Decreto Legislativo n.250/97, l'ENAC disciplina gli aspetti afferenti alla sicurezza del volo nel dominio dell'Aviazione Civile provvedendo alla regolamentazione tecnica nei settori di competenza.

I Regolamenti contengono quei requisiti tecnico-operativi, applicabili al settore oggetto di regolamentazione, dalla cui applicazione è atteso il conseguimento di standard di sicurezza adeguati allo stato dell'arte e/o livelli di efficienza compatibili con il sistema dell'Aviazione Civile nazionale.

Di norma nei Regolamenti sono identificati gli obblighi e le regole per un corretto esercizio delle attività ed i requisiti di carattere procedurale che devono essere seguiti dall'utenza. Nel caso di titolari di licenze, certificazioni ad altre forme di riconoscimento, i regolamenti identificano gli spazi di autonomia, le prerogative e le responsabilità che essi vanno ad assumere.

I Regolamenti dell'ENAC riflettono gli standard internazionali riportati negli Annessi ICAO e le previsioni contenute nella normativa dell'Unione Europea, nei settori ove tali documenti sono applicabili. Negli altri casi o forniscono la necessaria disciplina di materie regolate su base nazionale da leggi e decreti oppure soddisfano specifiche esigenze di settore.

L'emissione di Regolamenti dell'ENAC è oggetto di una complessa procedura che prevede di norma la costituzione di gruppi di esperti per lo sviluppo, verifiche di compatibilità regolamentare e giuridica con il quadro normativo vigente, consultazioni con gli enti e le associazioni di settore interessate, analisi dei commenti ricevuti, valutazione della versione finale da parte della Dirigenza di vertice.

I Regolamenti sono adottati con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Ente sulla base delle risultanze delle attività sopra delineate e trasmessi al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'adozione di regolamenti ed emendamenti a regolamenti esistenti è resa nota mediante pubblicazione di adeguata informazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Gli aggiornamenti alla normativa nazionale vigente sono reperibili nelle apposite sezioni dei siti istituzionali elencati nell'allegato 3.

3.2 La politica italiana in tema di Safety per l'Aviazione Civile

Come anticipato nell'Introduzione del presente documento, la Policy e gli obiettivi di sicurezza dell'Aviazione Civile costituiscono il primo degli elementi chiave dello State Safety Programme.

In particolare la *Safety Policy* indica la visione e gli indirizzi generali dello Stato sul tema della Safety e ne esplicita l'impegno, tra l'altro, a definire ed attuare specifiche politiche operative basate sui principi del *Safety Management*, a diffondere e promuovere la cultura della sicurezza, ad assicurare un'adeguata formazione del proprio personale, a dare attuazione ai principi della "*just culture*" nonché ad assicurare l'implementazione dello *State Safety Programme* ed a verificarne l'effettiva attuazione sulla base di definiti indicatori ed obiettivi di sicurezza.

3.2.1 Safety Policy dello Stato italiano

La gestione della sicurezza aeronautica nell'ambito del sistema Aviazione Civile è uno degli impegni maggiormente sentiti dagli Organi di Governo e dalle Autorità italiane. L'Italia, alla stregua di ogni altro Paese aderente all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), sviluppa e dà attuazione a strategie finalizzate al raggiungimento e al mantenimento di un livello di sicurezza politicamente e socialmente accettabile attraverso il miglioramento continuo delle attività ed anche dei processi istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza nel rispetto degli standard nazionali, europei ed internazionali.

Il livello accettabile di sicurezza è determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato affinché siano garantite le risorse necessarie alla sua attuazione.

Dall'evoluzione del concetto di Safety (DOC 9859 dell'ICAO) è scaturita l'esigenza di implementazione di un Sistema di Gestione della Sicurezza (Safety Management System - SMS) da parte di tutte le organizzazioni operanti nel settore dell'Aviazione Civile.

Tale approccio si riflette in un modello organizzativo più evoluto e porta ad integrare l'attuale gestione della sicurezza basata sulla rispondenza ai requisiti regolamentari (compliance-based) con una continua valutazione e misurazione delle prestazioni del sistema (performance-based).

Di conseguenza il *Safety Management System* è il sistema di gestione idoneo a definire, misurare e governare le *performance* relative alla sicurezza.

La gestione della Safety costituisce pertanto parte integrante della gestione organizzativa nel settore dell'Aviazione Civile ed il raggiungimento e il mantenimento degli standard più elevati rappresenta, per lo Stato italiano, un obiettivo di primaria e strategica importanza, in sintonia con quanto stabilito in materia dall'ICAO e dall'Unione europea.

La politica di gestione della sicurezza è condivisa ed approvata dallo Stato, che assume l'impegno di:

- a) partecipare alla definizione di standard internazionali relativi alla Safety nei consessi preposti;
- b) conformarsi agli standard internazionali di sicurezza e, ove necessario, innalzare gli stessi per renderli più adeguati a trattare eventuali specifiche problematiche di Safety nazionale;
- c) sviluppare un'attività di regolamentazione, in linea con la normativa europea e internazionale, per la definizione di specifiche politiche operative basate sui principi del Safety management;
- d) consultare tutti i segmenti dell'industria aeronautica sui temi inerenti allo sviluppo della regolazione in ambito *Safety*;

- e) condurre le attività di Safety oversight per assicurare la verifica dell'attuazione degli standard di sicurezza utilizzando metodologie di gestione e di mitigazione del rischio (Risk Management);
- f) assicurare il regolare e tempestivo svolgimento delle inchieste di sicurezza;
- g) promuovere e diffondere nell'industria aeronautica la cultura della sicurezza e i concetti e principi del Safety Management con particolare enfasi su quelli della Just Culture;
- h) supervisionare l'implementazione del Safety Management System nell'ambito delle organizzazioni dell'Aviazione Civile, ove richiesto dalla normativa vigente;
- i) dare concreta attuazione all'attività di monitoraggio degli standard di sicurezza attraverso l'implementazione di un efficace sistema di reporting;
- j) assicurare la circolazione delle informazioni "top-down" e "bottom-up" per garantire adeguati livelli di consapevolezza e di impegno ad ogni livello gerarchico (informazione generativa);
- k) interagire efficacemente con le organizzazioni ed i soggetti operanti nell'ambito dell'Aviazione Civile per la risoluzione di problemi attinenti alla Safety;
- l) assicurare l'allocatione, nell'ambito delle Autorità preposte, di un numero adeguato di idonee risorse umane e finanziarie;
- m) promuovere i processi per un corretto iter formativo del personale, finalizzato all'acquisizione di competenza e consapevolezza del ruolo;
- n) assicurare che tutte le attività soggette a sorveglianza raggiungano i più alti standard di sicurezza;
- o) emanare disposizioni per la protezione dei dati di Safety, dei sistemi di raccolta e di gestione degli stessi, in modo da incoraggiare i singoli a fornire informazioni in tema di Safety;
- p) assicurare un flusso ed uno scambio continuo di dati sulla "gestione" della Safety tra le Autorità e gli operatori coinvolti;
- q) sviluppare lo State Safety Programme e verificarne l'effettiva implementazione sulla base di indicatori ed obiettivi di sicurezza univocamente definiti;
- r) assicurare che, salvo che il fatto costituisca reato e fatte salve le norme europee e nazionali dettate in materia di accesso alle informazioni da parte dell'autorità giudiziaria, le informazioni e i dati relativi agli eventi di Safety nella disponibilità di ENAC ed ANSV siano utilizzati unicamente per fini di prevenzione.

3.2.2 La politica di sicurezza dell'ENAC

Tenuto conto del ruolo peculiare svolto dall'ENAC quale autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile in Italia, è rilevante in questo contesto riportare gli obiettivi strategici fissati dall'Ente per la Safety ed esplicitati all'interno del Piano Strategico approvato dal C.d.A. dell'Ente e rivisti a cadenza annuale. Il Piano Strategico è pubblicato nel sito istituzionale dell'Ente.

Per ciascuna azione strategica, correlata ad un obiettivo strategico, sono stati definiti, nell'ambito del Safety Plan dell'ENAC, uno o più obiettivi operativi annuali.

3.3 La gestione del cambiamento

L'Aviazione Civile è in un continuo stato di cambiamento dovuto ai progressi tecnologici, alla globalizzazione, ai diversi contesti socio – economici in rapida trasformazione, nonché alla continua evoluzione della normativa di riferimento. A seguito di tali cambiamenti possono essere necessarie misure quali:

- Adeguamento della sorveglianza regolamentare sulla base delle valutazioni sul rischio
- Azioni di promozione del sistema di segnalazione degli eventi nelle aree di cambiamento o oggetto di importanti criticità seppur ancora potenziali
- Monitoraggio dei parametri chiave di sicurezza.

L'ENAC interviene presso l'EASA, attraverso la partecipazione ai comitati e gruppi di lavoro di sviluppo della regolamentazione tecnica, per segnalare le opportunità di miglioramento che richiedano modifiche e/o integrazioni regolamentari a livello dell'Unione.

3.4 Le responsabilità gestionali (accountability), amministrative e operative per lo sviluppo, attuazione e mantenimento dello *State Safety Programme*

Lo Stato ha identificato, definito e documentato i requisiti nonché le responsabilità connesse allo sviluppo ed all'implementazione dello *State Safety Programme*.

In particolare:

1. Con Provvedimento n. 0045238 del 13 dicembre 2011 il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti pro tempore ha individuato nel Direttore Generale dell'ENAC l'Accountable Executive del Programma Nazionale Italiano per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (*State Safety Programme - Italy*) - (Allegato 1). Tale funzione assicura l'emissione e l'aggiornamento del Programma, della *Safety Policy* dello Stato nonché il coordinamento di tutte le entità pubbliche e private coinvolte nella sua attuazione.
2. Propedeuticamente alla realizzazione del presente documento nonché alla sua periodica revisione, è stato costituito un Comitato, i cui membri sono i rappresentanti delle istituzioni coinvolte nell'attuazione del presente programma ed avente il compito di seguirne l'aggiornamento e la sua implementazione.
3. Vengono promosse attività di formazione finalizzate alla acquisizione di concetti e metodi dello *State Safety Programme* e dedicato al personale coinvolto nell'implementazione dello stesso.
4. Vengono individuate modalità per monitorare che la *Safety Policy* sia stata compresa, implementata e seguita dalle diverse Istituzioni e a tutti i livelli organizzativi.

3.5 Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea

Il piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea si sviluppa a livello nazionale, nel rispetto delle disposizioni del regolamento (CE) 691/2010 e successive modifiche e integrazioni.

La normativa di riferimento in materia fissa le misure necessarie per migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete per il traffico aereo generale all'interno della regioni EUR e AFI dell'ICAO, dove gli Stati membri sono responsabili della prestazione di servizi di navigazione aerea allo scopo di soddisfare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il regolamento delle prestazioni del Cielo Unico europeo richiede che tutti gli Stati membri dell'UE si adoperino per sviluppare

piani di prestazione nazionali, specificando gli obiettivi di prestazione per periodi prefissati.

L'ENAC è stata designata come Autorità Nazionale di Sorveglianza ed è responsabile dell'elaborazione del Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea, in linea con gli obiettivi prefissati dalla Commissione europea, che è adottato dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e inviato alla Commissione Europea per l'approvazione.

La Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi a livello dell'Unione Europea in conformità alla procedura del contenuta nel regolamento (CE) 549/2004. Una revisione degli obiettivi a livello dell'Unione Europea può portare a una modifica dei piani di prestazione nazionali già esistenti. Le Autorità nazionali di sorveglianza e la Commissione europea monitorano l'attuazione dei piani di prestazione in argomento.

L'implementazione attuale del Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea copre il primo periodo di riferimento (*Reference Period 1 - anni 2012/14*) il quale non prevede a livello europeo l'identificazione di target di prestazione per il dominio "Safety".

Le Autorità Nazionali di Sorveglianza (NSA) riferiscono alla Commissione in merito al monitoraggio effettuato sul piano nazionale almeno una volta all'anno e quando gli obiettivi prestazionali rischiano di non essere conseguiti.

Il 2 luglio 2014 è stato trasmesso alla Commissione Europea il primo Piano di Prestazioni a livello FAB Blue Med, relativo al secondo periodo di riferimento ai Regolamenti di Esecuzione (UE) n. 390/2013 "Performance Scheme" e (UE) n. 391/2013 "Charging Scheme".

Gli attuali obiettivi fino al 2014 si riferiscono alle aree di prestazione "Key Performance Area" (KPA) di capacità, di efficienza dei costi per il servizio in rotta, di ambiente e di *Safety*. Per ognuna delle aree sopraelencate sono individuati i relativi Indicatori di Prestazione (KPI).

3.6 Definizione del livello accettabile di prestazione di sicurezza (ALoSP)

26

Lo *State Safety Programme* è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di prestazione di sicurezza anche attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza sul sistema dell'Aviazione Civile.

Il termine *accettabile* sta a indicare che il livello di prestazione di sicurezza di sicurezza è stato determinato e sostenuto dallo Stato e definisce l'obiettivo minimo da perseguire.

Gli elementi chiave che definiscono il livello accettabile di prestazione di sicurezza sono i seguenti:

- **indicatori di prestazione di safety:** misura delle prestazioni di sicurezza di un'organizzazione o settore aeronautico. In genere da esprimersi in valori numerici.
- **target di prestazione di safety:** strategie espresse come valori obiettivo delle prestazioni di safety di un'organizzazione o del settore aeronautico. In genere da esprimersi in valori numerici.

Per misurare gli indicatori e raggiungere i target di prestazione di sicurezza sono necessari strumenti e mezzi quali: procedure operative, tecnologie, sistemi e programmi.

Nella fase iniziale di sviluppo dello *State Safety Programme*, sono stati individuati i seguenti *Safety Performance Indicators* fondamentali:

- Misura della maturità di implementazione del SMS nelle organizzazioni dell'Aviazione Civile italiana;
- Livello di promozione della *Just Culture* nelle organizzazioni dell'Aviazione Civile italiana;
- Rateo degli incidenti/inconvenienti gravi nel settore del trasporto aereo (CAT);
- Rateo inconvenienti nel settore del trasporto aereo (CAT);

- Numero di incidenti ed inconvenienti gravi nelle attività commerciali non CAT;
- Numero di incidenti ed inconvenienti gravi nelle attività non commerciali;
- Altri indicatori definiti nel Performance Scheme del FAB Blue Med.

E' previsto, peraltro, di estendere il campo di analisi anche al settore delle altre operazioni commerciali e non commerciali. E' inoltre prevista l'istituzione di un processo di monitoraggio e misurazione, su base continuativa, delle prestazioni di sicurezza, al fine di:

- identificare i settori critici per la sicurezza e gli indicatori che definiscono il livello di sicurezza in questi settori;
- identificare gli obiettivi che definiscano il livello di mantenimento o il livello di miglioramento desiderato che deve essere conseguito per gli indicatori di sicurezza pertinenti a ciascun settore, al fine di ottenere un miglioramento continuo in tutto il sistema dell'Aviazione Civile;
- identificare i livelli degli alert che indicano un problema di prestazione di sicurezza reale o in via di sviluppo in un particolare indicatore di sicurezza o settore;
- effettuare una revisione delle prestazioni di sicurezza dello State Safety Programme per determinare se sono necessarie modifiche o aggiunte agli esistenti indicatori, obiettivi o alert, per ottenere il miglioramento continuo.

3.7 L'attività investigativa sugli incidenti e inconvenienti gravi

Nell'ambito dell'aviazione civile, l'attività investigativa sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi (come definiti dall'Allegato 13 "*Aircraft Accident and Incident Investigation*" alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dal regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 Ottobre 2010) mira unicamente a determinare le cause dei suddetti eventi, in un'ottica di prevenzione.

27

L'inchiesta di sicurezza ha quindi come solo obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti, non l'attribuzione di colpe o responsabilità. In particolare, essa consiste in un insieme di operazioni che comprende la raccolta e l'analisi delle evidenze, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione delle cause e dei fattori concorrenti all'origine dell'evento.

Sulla base dei dati emersi nel corso di una inchiesta di sicurezza o sulla base delle evidenze raccolte nell'ambito della propria attività di studio, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile può emanare delle raccomandazioni di sicurezza, che consistono in proposte indirizzate alle autorità competenti, finalizzate, in un'ottica di prevenzione degli incidenti aerei, a rimuovere le criticità individuate nel campo della sicurezza del volo.

Il soggetto destinatario di una raccomandazione di sicurezza deve, entro 90 giorni dal ricevimento della stessa, comunicare all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile le iniziative intraprese per attuare la raccomandazione in questione o le motivazioni della mancata attuazione.

L'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile ha, a sua volta, 60 giorni di tempo dal ricevimento della risposta del destinatario per rappresentare se ritenga adeguata la risposta fornita e per motivare il proprio dissenso qualora sia stata assunta la decisione di non attuare la raccomandazione di sicurezza.

Al fine di assicurare lo svolgimento in modo efficace ed imparziale delle suddette inchieste di sicurezza, lo Stato ha istituito, sulla base dell'ordinamento internazionale e comunitario in materia, una autorità investigativa permanente per la sicurezza dell'aviazione civile, che opera in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile.

In Italia, questa autorità investigativa è l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66. Essa è indipendente rispetto a quei soggetti competenti in materia di aeronavigabilità, certificazione, operazioni di volo, manutenzione, rilascio delle licenze, controllo del traffico aereo o gestione degli aerodromi ed opera sulla base di quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dal regolamento UE n. 996/2010.

Tale indipendenza consente all'ANSV di svolgere le inchieste di sicurezza con la massima obiettività, proprio al fine di assicurare che le criticità nel campo della sicurezza del volo individuate in corso di inchiesta siano rese di pubblico dominio nella massima trasparenza.

Alle relazioni finali delle inchieste di sicurezza svolte dall'ANSV viene data la massima diffusione, mediante la pubblicazione nel sito web istituzionale.

L'ANSV, con lo svolgimento della propria attività investigativa, è di fondamentale supporto alla gestione della *Safety* nello Stato.

Il protocollo d'intesa ENAC-ANSV

Nell'ambito delle rispettive attribuzioni, ANSV ed ENAC hanno stipulato, sin dal 2003, un protocollo d'intesa che ne coordina l'azione in presenza di un evento aeronautico che comporti l'apertura di un'inchiesta di sicurezza ad opera dell'ANSV.

In particolare, il protocollo stabilisce le modalità di interazione fra i due enti nelle fasi di comunicazione dell'evento ed apertura inchiesta, nonché le procedure operative e di collaborazione istituzionale fra gli stessi, ivi incluse le attività di trasmissione della relazione finale d'inchiesta e le azioni da intraprendere in presenza di raccomandazioni di sicurezza, così come l'istituzione di incontri tecnici ed eventuali gruppi di lavoro per l'approfondimento di tematiche di comune interesse.

Il suddetto protocollo è in fase di aggiornamento per adeguarlo agli sviluppi regolamentari in materia di *Safety*.

3.8 L'attività di ricerca e soccorso – S.A.R.

Nello Stato Italiano, il servizio di Ricerca e Soccorso (SAR – Search And Rescue) per l'Aviazione Civile in caso di incidente od inconveniente grave è assicurato da più soggetti istituzionali a seconda della tipologia di incidente, ovvero a seconda che esso avvenga in mare o sulla terraferma.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto è l'organismo responsabile delle attività di Ricerca e Soccorso marittimo in caso di incidente od inconveniente aereo in mare, come sancito dal vigente Codice della Navigazione.

Per gli interventi di Ricerca e Soccorso a terra, in caso di sinistri aeronautici civili sulla terraferma, l'attività investe diversi soggetti istituzionali, tra i quali l'ENAC, il Dipartimento della Protezione Civile, la Prefettura, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, il Ministero della Difesa tramite le diverse Forze Armate.

Il soggetto istituzionale responsabile delle attività di coordinamento per le attività di SAR tra terraferma e mare è in corso di identificazione da parte dello Stato Italiano, ai fini dell'adozione dell'Annesso 12 ICAO.

L'Aeronautica Militare, pur non avendo titolarità e responsabilità di erogare il servizio di SAR civile in caso di incidenti aeronautici a terra, fornisce comunque il proprio supporto a tali attività, in concorso con gli altri Enti ed Amministrazioni dello Stato coinvolti in virtù della limitata disponibilità, nella propria flotta aerea, di

aeromobili appositamente dedicati alle attività di Ricerca e Soccorso.

E' in corso di identificazione, sempre ai fini dell'adozione dell'Annesso 12 ICAO, il soggetto istituzionale responsabile delle attività di Ricerca e Soccorso in caso di incidenti aeronautici sulla terraferma. Nelle more, si applica quanto previsto dal Codice della Navigazione, nonché dalle vigenti Direttive della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Protezione Civile, recanti le indicazioni per il coordinamento operativo delle emergenze.

Tali Direttive distinguono più tipologie di incidente aereo, a seconda che esso avvenga sul sedime aeroportuale o sul resto del territorio, definendo, per ognuna di esse, i ruoli e le responsabilità degli Enti e dei soggetti coinvolti, nonché le relative mansioni, per effettuare le attività di Ricerca e Soccorso.

Per le attività di Ricerca e Soccorso a carattere internazionale, l'Italia aderisce inoltre all'accordo SARMEDOCC (SAR Mediterraneo Occidentale).

CAPITOLO 4 - SAFETY RISK MANAGEMENT

4.1 L'ENAC *Safety Plan*

Per rendere operativo lo *State Safety Programme* per quanto di sua competenza, l'ENAC elabora il *Safety Plan* che definisce le priorità di *Safety* da perseguire e individua le azioni che devono essere attuate per implementare lo *State Safety Programme* secondo gli obiettivi in esso contenuti.

Il modello di *Safety Plan* dell'ENAC non può prescindere da quello europeo elaborato dall'EASA (EASp) che ha individuato le principali priorità in tema di *Safety*.

Tra gli obiettivi dell'ENAC rientra quello di sostenere, attraverso continui miglioramenti, le prestazioni di sicurezza (*Safety performance*) dell'aviazione civile in Italia e, in collaborazione con l'EASA, in tutta l'Europa.

Il miglioramento della sicurezza è inoltre perseguito dall'ENAC attraverso l'impegno con i partner europei rivolto a garantire che obiettivi di sicurezza complementari a quelli nazionali vengano fissati anche a livello comunitario.

Il *Safety Plan* dell'ENAC è realizzato sia attraverso un approccio '*bottom up*', utilizzando la notevole esperienza dell'organizzazione nell'identificare i rischi potenziali, che attraverso un processo '*top down*' partendo dai rischi maggiori, evidenziati dai dati ricavati utilizzando le segnalazioni degli eventi obbligatori (sistema eE-MOR) e le altre origini di dati relativi alla sicurezza.

Il *Safety Plan* si rapporta alle prestazioni di sicurezza del settore dell'Aviazione Civile italiana e mette in evidenza i miglioramenti della sicurezza sui quali si concentrerà l'azione dell'ENAC. Questi sono riportati nel *Safety Plan* settore per settore, aiutando in tal modo a individuare i rischi e le azioni relative ad ogni settore.

Il miglioramento della sicurezza richiede un impegno costante dell'ENAC in tutti i settori dell'industria aeronautica italiana. La progettazione e la pubblicazione del *Safety Plan* fa parte della determinazione dell'ENAC di costruire un proficuo rapporto di scambio con il mondo industriale per un maggiore coinvolgimento dell'industria nello sviluppo del *Safety Plan* e per condividere i risultati di tale partenariato.

Il *Safety Plan* viene pubblicato dall'ENAC nel proprio sito Internet.

4.2 Il processo ENAC di *Risk Management*

L'ENAC ha recentemente introdotto un formale processo di Risk Management nel proprio Sistema di Gestione come metodo associato allo svolgimento dei processi istituzionali, di supporto e di direzione e controllo al fine di garantire un efficace controllo dei rischi insiti nelle attività svolte. Tale processo è affrontato in un'ottica integrata e sarà progressivamente esteso a tutti i settori di attività dell'Ente.

Tra gli obiettivi di tale metodologia di gestione dei rischi, figurano in particolare i seguenti:

- individuare gli *hazard* relativi ai processi interni, effettuare una valutazione del rischio per ciascuno di essi e sviluppare le misure di controllo/mitigazione del rischio ove necessario
- condurre analisi di rischio (*safety risk analysis*) indipendenti per validare i risultati delle analisi di rischio di un service provider e/o il suo processo SRM;
- avviare modifiche al sistema di gestione dell'Ente.

La gestione complessiva del processo di Risk Management è affidata ad un organismo di vertice, di coordinamento e di guida, denominato Comitato Direzionale - Management Executive Committee,

Per lo sviluppo, il miglioramento continuo e l'attuazione della metodologia di Risk Management e delle attività richieste per una efficace struttura di gestione del rischio all'interno dell'Ente è stato inoltre istituito un Comitato per la Gestione del Rischio - Risk Management Committee.

4.3 I requisiti di sicurezza per gli SMS delle organizzazioni che operano nel settore dell'Aviazione Civile

In accordo agli standard contenuti nell'Annesso 19 ICAO, l'adozione e attuazione del Safety Management System è previsto per tutti i fornitori di servizi del settore dell'Aviazione Civile (Service Providers).

L'applicazione del Safety Management System in alcuni settori dell'Aviazione Civile ha comportato una sostanziale modifica nel regime normativo italiano. Infatti, in risposta alle esistenti norme ICAO, l'implementazione del SMS viene richiesta per gli ANSP, per gli operatori aeroportuali, per gli operatori del trasporto aereo e le organizzazioni per il personale di bordo.

L'ICAO ha delineato una implementazione graduale, per fasi, del SMS da parte dei fornitori di servizi. Questo approccio permette ai fornitori di servizi una serie gestibile di passi da seguire in sede di implementazione del *Safety Management System* e aiuta a gestire il carico di lavoro connesso con l'implementazione del SMS.

Lo Stato italiano promuove e supporta tale approccio graduale, in quanto esso riconosce i tempi necessari per sviluppare, implementare e verificare l'efficacia di un *Safety Management System*, tenendo conto delle dimensioni e della complessità di una organizzazione.

La componente di gestione del rischio da parte dello Stato prevede, infatti, che vengano stabiliti dei requisiti di Safety Management System che garantiscono che i providers nazionali implementino criteri di *hazard identification* e *risk management*. Parte di questi requisiti devono includere un meccanismo affinché venga concordato con ciascun provider un livello accettabile di *Safety Performance*.

I rischi sostanziali, che si determinano attraverso l'analisi fatta dal provider, richiedono inoltre un coordinamento o un accordo con l'ENAC affinché vengano individuate opportune misure di mitigazione.

4.3.1 Fornitori di servizi per la navigazione aerea

Per gli ANSP, EUROCONTROL ha stabilito i requisiti relativi al SMS attraverso gli Eurocontrol *Safety Regulatory Requirements* (ESARRs) 2, 3, 4 e 5. Parte del contenuto degli ESARR è stata recepita nell'ambito dell'iniziativa legislativa denominata Cielo Unico Europeo, sia come parte dei Common Requirements (CR) o come norme separate. Gli ANSP italiani sono già tenuti ad implementare un SMS.

Per quanto riguarda la certificazione ANSP, i requisiti di sicurezza sono definiti nel Regolamento (EU) n. 1035 del 17 ottobre 2011.

L'ENAC, in accordo alla normativa del Cielo Unico Europeo, approva l'SMS del fornitore di servizi certificato e ne sorveglia l'applicazione attraverso audit, ispezioni ed esami a modifiche del Sistema Funzionale ATM.

Con l'emissione del Regolamento (UE) 139/2014 è iniziato la transizione dalla normativa nazionale e la sua implementazione alla nuova normativa europea; la fase di transizione si concluderà nel Dicembre 2017.

4.3.2 Gestori Aeroportuali

Analogamente, per i gestori aeroportuali il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti prescrive l'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza (*Safety Management System*) da parte dei gestori di aeroporti certificati sui quali si svolge un traffico superiore a 5.000 movimenti commerciali annui.

La strutturazione del processo assicura il rispetto dei contenuti di cui al DOC ICAO 9859 (*Safety Management Manual – SMM*) e al richiamato Regolamento, con le procedure specificate dall'ENAC.

L'elemento pregnante della normativa ENAC in materia di *Safety Management System* è il concetto di unitarietà e di inscindibilità operativa tra l'aeroporto, il gestore e ogni altro soggetto operante sullo scalo.

Il *Safety Management System*, pur incardinato nel gestore, si riferisce al “*sistema aeroporto*” nel suo complesso e, quindi, è relativo a tutte le attività afferenti la *Safety* aeroportuale, con la conseguenza che tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le attinenti procedure.

4.3.3 Operatori Aerei, Imprese di Manutenzione e organizzazioni di addestramento

Per gli operatori di trasporto aereo, le organizzazioni di addestramento dei piloti, i centri aeromedici e i titolari di certificati di qualificazione FSTD, le normative europee di attuazione dei requisiti essenziali di cui al Regolamento (CE) n.216/2008 prevedono l'implementazione di un *Management System* sostanzialmente in linea con gli standard ICAO.

Per quanto riguarda invece le imprese di manutenzione e le imprese per la gestione della aeronavigabilità continua, in attesa che i regolamenti europei di attuazione del Regolamento (CE) n. 216/2008 siano revisionati per ricomprendere i requisiti del *Safety Management System*, l'ENAC ne incoraggia l'adozione e implementazione in conformità agli standard ICAO e fornirà il proprio contributo allo sviluppo delle nuove norme di implementazione dell'EASA, che costituiranno la base giuridica per renderne obbligatoria l'implementazione in tutta Europa.

In considerazione dell'impatto dell'introduzione dei requisiti del *Safety Management System* sull'attuale regolamentazione aeronautica è fondamentale che il personale dell'ENAC abbia una comprensione comune e chiara dei suoi principi fondamentali. In risposta a ciò, l'ENAC ha fornito e continuerà a fornire formazione interna sul *Safety Management System* a tutto il personale coinvolto.

Per assistere i fornitori di servizi nella sua implementazione, l'ENAC ha già pubblicato apposite linee guida.

In considerazione della natura ancora in fase di sviluppo del SMS, l'ENAC provvede sistematicamente all'aggiornamento di tutti i documenti guida.

4.4 Prestazioni di sicurezza delle organizzazioni: l'approvazione degli ALoSP delle organizzazioni.

In accordo alle indicazioni fornite dall'ICAO e dalla normativa nazionale ed internazionale, le organizzazioni con un *Safety Management System* (SMS) approvato, nell'ambito del processo di *Safety assurance*, devono identificare e adottare dei propri ALoSP.

Il livello accettabile di prestazione di sicurezza è definito attraverso un set di indicatori di prestazione di sicurezza e di target di prestazione di sicurezza (ovvero i valori obiettivo delle prestazioni di sicurezza).

Coerentemente con quanto stabilito dall'ICAO, vi saranno diversi ALoSP per le diverse organizzazioni che saranno concordati con l'ENAC in relazione agli effettivi servizi e attività di propria responsabilità.

Gli ALoSP dovranno inoltre essere rivisti periodicamente per essere sicuri che essi rimangano pertinenti e adeguati.

4.4.1 Fornitori di servizi per la navigazione aerea

La normativa applicabile ai fornitori dei servizi della navigazione aerea già prevede nel Piano Nazionale delle Prestazioni e, dal 2015, nel Piano di Prestazione del FAB Blue Med, la determinazione degli indicatori di sicurezza che sono coerenti con quelli che lo Stato si impegna a garantire all'Unione Europea nel rispetto del Piano medesimo.

La determinazione degli indicatori di sicurezza per l'ENAV S.p.a. avviene anche attraverso la stipula del Contratto di Programma e di Servizio tra lo Stato ed ENAV S.p.a..

Il Contratto di Programma definisce e regola i rapporti tra lo Stato e l'ENAV S.p.a. e, dal 2012, per gli obiettivi di prestazione vale quanto previsto come contributo al Piano di Prestazione Nazionale e poi FAB Blue Med, in accordo ai regolamenti UE n.691/2011 e n.390/2013. In tali piano prestazionali, in particolare, in relazione alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, sono stabilite le connesse prestazioni che ENAV S.p.a. è impegnata a garantire. Oltre gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi da rendere, predispone ogni attività per trasmettere ad ENAC tutti gli inconvenienti di *Safety* conosciuti, nonché assume l'impegno ad analizzare e conservare le segnalazioni di *Safety*, tenendo traccia dei risultati delle indagini comunicati da ANSV e degli incidenti per i quali la Società sia chiamata a risarcire danni a persone o cose in seguito a sentenza passata in giudicato. Il Contratto di Servizio regola tra lo Stato e l'ENAV S.p.a. le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che ENAV è tenuta ad erogare in condizioni di non remunerazione diretta dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione.

Tenuto conto che, a decorrere dal 01 gennaio 2012, gli obiettivi di performance relativi alla sicurezza e la relativa reportistica vengono definiti e regolati nel Piano di Performance Nazionale ai sensi del Regolamento UE n. 691 del 2010 e che, dal 2015 al 2019, si farà riferimento al Piano di Prestazione di Blue Med predisposto in accordo al regolamento UE n.390/2013 e la reportistica periodica definita dai relativi piani di performance sostituirà quanto era in precedenza previsto nell'apposito allegato al Contratto di Programma tra lo Stato ed ENAV S.p.A., inclusi i relativi obblighi di pubblicazione.

CAPITOLO 5 - SAFETY ASSURANCE

5.1 Safety Oversight

L'ICAO, nella parte A del DOC 9734, fornisce una definizione particolarmente dettagliata ed organica della *Safety oversight*, intendendo con essa la funzione che si esplica attraverso una serie di attività con le quali lo Stato assicura l'effettiva implementazione degli standard e delle pratiche raccomandate concernenti la *Safety*. Nel contempo, attraverso lo svolgimento di tale funzione, ogni Stato si assicura che gli operatori del settore siano in grado di raggiungere livelli di sicurezza pari o superiori a quelli fissati dai predetti standard e pratiche raccomandate.

Nella normativa comunitaria è ribadito come gli Stati siano responsabili in via esclusiva dello svolgimento della funzione di *Safety oversight*.

La normativa italiana, segnatamente il Codice della Navigazione, all'articolo 687 riconosce nell'ENAC l'unica autorità di certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile.

Gli ambiti di responsabilità dell'Autorità statale, sia ai sensi della convenzione di Chicago che, sostanzialmente, della normativa comunitaria, sono:

- Le licenze del personale
- La certificazione degli aeromobili, degli operatori, delle imprese e degli aeroporti
- Il controllo e la supervisione del personale detentore di licenza, dei prodotti e delle organizzazioni approvate
- La sorveglianza sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea
- L'attività investigativa su incidenti ed inconvenienti: quest'ultimo ambito è solitamente, come nel caso italiano, attribuito ad una autorità diversa da quella tenutaria della funzione di *Safety oversight*.

34

Le condizioni di aeronavigabilità dei singoli aeromobili sono attestate dall'ENAC mediante il rilascio di un certificato di aeronavigabilità, a seguito del favorevole esito degli accertamenti tecnici sugli stessi.

Nel corso della vita operativa, le condizioni di aeronavigabilità degli aeromobili sono controllate mediante attività di verifica del mantenimento dei requisiti tecnici applicabili che portano al rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità e al suo rinnovo periodico.

Le attività di controllo sulle organizzazioni dell'Aviazione Civile spaziano dalla certificazione delle imprese di progettazione, di costruzione, di manutenzione, di gestione della navigabilità continua, degli operatori aerei, delle scuole, alla prima certificazione degli aeromobili e dei prodotti, mentre quelle relative alla qualificazione del personale passano attraverso il rilascio delle licenze del personale di volo e dei manutentori.

Il controllo dell'ENAC sulle operazioni di volo effettuate con aeromobili civili è finalizzato al mantenimento degli standard di sicurezza nonché alla regolarità dei voli.

L'ENAC cura l'emissione del Certificato di Operatore Aereo (COA), rilasciato agli operatori italiani di trasporto aereo a fronte di verifiche di rispondenza alle normative europee o nazionali applicabili.

Gli accertamenti per le verifiche di cui sopra, si svolgono attraverso processi di certificazione, espletati da personale operativo (ispettori di volo) e professionista dell'ENAC, ai quali viene anche demandata la successiva attività di sorveglianza tecnica continua.

L'ENAC cura, inoltre, le qualificazioni iniziali e i controlli periodici che verificano la rispondenza ai requisiti normativi dei dispositivi di addestramento (FSTD) utilizzati dagli utenti Italiani.

Sempre all'ENAC sono demandati, con particolare riferimento alla Safety, compiti di sorveglianza, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea.

In particolare, nella materia specifica, l'ENAC provvede:

- al rilascio di licenza, certificazione o attestazione per il personale impiegato nella fornitura dei servizi alla navigazione aerea e nella manutenzione degli apparati della rete europea di gestione del traffico aereo. ENAC conduce il processo di certificazione dei centri di addestramento del suddetto personale;
- alla certificazione delle imprese dei fornitori di servizi di navigazione aerea e le imprese per attività di radiomisure;
- alla sorveglianza delle imprese certificate per verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti di certificazione.

E', peraltro, già in corso una profonda revisione del programma di sorveglianza nazionale sulle organizzazioni certificate in accordo ai concetti di Risk-Based Oversight e Performance-Based Oversight/Environment, introdotti nei recenti regolamenti di implementazione. Una attività di sorveglianza basata sul rischio implica che nel programma di sorveglianza si tenga conto in particolare dei seguenti aspetti:

- specifica tipologia delle organizzazioni;
- complessità delle attività svolte;
- risultati della sorveglianza pregressa;

attraverso una valutazione dei rischi associati. Ciò consente di conoscere il livello di rischio associato ad una specifica organizzazione. Il ciclo del piano di sorveglianza può essere ridotto od esteso in funzione delle prestazioni di sicurezza della organizzazione, ad esempio sulla base delle seguenti evidenze:

1. evidenza dell'efficacia del processo di identificazione degli hazard e gestione dei rischi associati (efficacia del SMS);
2. evidenza che l'organizzazione abbia pieno controllo su tutte le modifiche organizzative;
3. evidenza che sia stata attuata una gestione efficace della sicurezza durante la pregressa attività di sorveglianza.

5.2 Sorveglianza degli aeromobili

L'attività di *Safety oversight* sugli aeromobili è sviluppata dall'ENAC attraverso tre programmi ispettivi: **ACAM, SAFA e SANA**.

5.2.1 Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

Nell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (CE) n.2042/2003, viene richiesto a ciascuna autorità degli Stati Membri dell'UE, ENAC per l'Italia, di elaborare un programma annuale di attività ispettive in una logica di verifiche a campione per monitorare lo stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale. Tale attività ispettive si configurano come verifiche di prodotto su un campione di aeromobili identificato secondo criteri stabiliti dall'ENAC sulla base della conoscenza delle realtà aeronautiche locali e delle risultanze delle attività di sorveglianza pregressa.

La dimensione del campione di aeromobili e le aree di particolare interesse da sottoporre a verifiche ispettive nell'ambito del programma ACAM sono riviste sulla base delle risultanze delle ispezioni

condotte l'anno precedente e tenendo conto degli andamenti di indicatori di sicurezza specificatamente individuati da ENAC.

5.2.2 Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

La responsabilità sull'idoneità tecnica ed operativa dei vettori aerei nonché della sorveglianza sul rispetto degli standard di sicurezza è dello Stato di appartenenza dell'operatore attraverso la propria autorità nazionale.

Lo Stato di appartenenza deve assicurare, ai sensi della Convenzione di Chicago, il recepimento nel proprio ordinamento degli standard e delle pratiche raccomandate indicate nei vari Annessi ICAO. Ciò fermo restando, la *Convenzione di Chicago* prevede inoltre che ogni Stato abbia comunque la facoltà di effettuare delle proprie verifiche sugli operatori esteri operanti presso i propri scali. In tal senso, nell'Unione Europea è stato istituito il Programma SAFA, che consiste nell'effettuazione, da parte di ciascuno Stato membro, di ispezioni di rampa, a campione o secondo un programma prestabilito, degli aeromobili di operatori esteri presso gli aeroporti di transito sul proprio territorio.

Il Programma SAFA ha avuto inizio con la partecipazione degli Stati membri su base volontaria. Nel corso degli ultimi anni però, a seguito della Direttiva 2004/36/CE (ribattezzata Direttiva SAFA e recepita con il d.lgs. n. 192/2007) e della creazione della cosiddetta *Black List* Comunitaria (regolamento (CE) 2111/2005 e regolamenti ad esso collegati), il Programma SAFA ha assunto un'importanza sempre maggiore fino a diventare determinante nella valutazione della sicurezza degli operatori che ricadono sotto la sorveglianza di autorità dei Paesi terzi.

Il programma SAFA è mirato alla verifica delle documentazioni dell'aeromobile, dell'operatore e degli equipaggi e alla verifica delle condizioni dell'aeromobile, quali rilevabili da un'ispezione esterna nel periodo di transito presso lo scalo interessato. Questa attività viene espletata prendendo a riferimento gli Standard stabiliti dall'ICAO nei suoi Allegati Tecnici, e ha lo scopo di riscontrare eventuali carenze degli operatori stranieri rispetto a tali standard.

Nei casi di rilievi maggiori, l'Autorità aeronautica locale può chiedere la rettifica degli inconvenienti riscontrati prima della partenza dell'aeromobile; è previsto, inoltre, quando tali non conformità abbiano le caratteristiche della ripetitività, di segnalare il vettore per l'avvio della procedura ai fini dell'eventuale inclusione nella *Black List* comunitaria.

Tutti i dati delle ispezioni affluiscono in un unico database europeo consultabile da ciascuno Stato membro. La centralizzazione della gestione dei dati permette di effettuare analisi sia da parte dei vari Stati membri che da parte delle strutture europee centralizzate (Commissione Europea, EASA, etc.).

L'ENAC partecipa inoltre al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione Europea che si occupa anche della gestione del Programma SAFA.

Con l'emissione del Regolamento (CE) n.965/2012, che ha abrogato le Direttive 2003/36/CE e 2008/49/CE, il programma SAFA viene ora disciplinato dal suddetto regolamento.

5.2.3 Programma SANA – (Safety Assessment of National Aircraft)

Nel proprio ruolo di ente di controllo sulla aviazione civile italiana, l'ENAC è costantemente impegnato ad intensificare l'attività ispettiva sugli aeromobili operati da vettori nazionali.

Si è a tal fine ritenuto opportuno integrare il piano nazionale di sorveglianza degli operatori aerei su tutti gli operatori di trasporto pubblico, con un programma di ispezioni di rampa ispirato al già esistente *Programma SAFA* attualmente gestito dall'Agenzia Europea per l'Aviazione Civile (EASA).

Il Programma, denominato SANA per indicarne la applicabilità agli aeromobili operati da vettori nazionali,

si propone inoltre di migliorare l'efficacia temporale e gestionale dell'attività ispettiva già condotta dai *team* di sorveglianza delle Direzioni Operazioni dell'ENAC, ed aggiungere un ulteriore elemento di ritorno sul rispetto degli standard di sicurezza della flotta nazionale.

Il programma consiste nella pianificazione, svolgimento ed analisi di ispezioni di rampa, mirate alla verifica delle condizioni di sicurezza di impiego degli aeromobili effettuate durante il transito degli aeromobili stessi oppure in arrivo o in partenza, secondo una lista di controllo predefinita. L'attività di pianificazione delle ispezioni è centralizzata per tenere conto dei risultati delle ispezioni stesse e favorire l'omogeneità degli interventi sul territorio nazionale.

5.3 Certificazione e sorveglianza delle imprese e dei Service Providers

La Safety Oversight dell'ENAC si esplica anche attraverso la certificazione delle organizzazioni e dei Service Providers che operano nel settore dell'Aviazione Civile. In particolare sono certificate (o approvate) dall'ENAC:

- Imprese di progettazione
- Costruttori di aeromobili, motori e parti
- Imprese di Gestione dalla Navigabilità Continua
- Imprese di Manutenzione
- Scuole aeronautiche
- Centri Aeromedici
- Operatori aerei
- Service Providers della Navigazione Aerea
- Gestori Aeroportuali

37

La certificazione viene rilasciata dall'ENAC dopo aver verificato il rispetto dal parte dell'organizzazione dei relativi regolamenti applicabili, mentre il mantenimento delle condizioni certificative è assicurato attraverso un'attività di sorveglianza periodica, che si esplica, generalmente, sotto forma di audit.

Norme e regolamenti applicabili per le varie tipologie di organizzazione sono indicati nei siti Internet dell'EASA e dell'ENAC.

5.4 Safety Enforcement

Le attività di Safety enforcement dello Stato italiano vengono svolte attraverso specifiche funzioni attribuite agli Enti ed alle istituzioni nazionali operanti nell'ambito dell'aviazione civile.

L'ENAC, sulla base delle previsioni del Codice della navigazione, può applicare sanzioni nel caso di accertate violazioni delle norme in esso contenute. Tale potestà è ribadita nel d.lgs. 250/1997, all'art. 2 comma 1, che conferisce all'ENAC, tra gli altri, il compito di attività sanzionatoria a carattere amministrativo nei limiti e alle condizioni ivi specificate.

Anche nei regolamenti europei applicabili al settore dell'Aviazione Civile, sono previste sanzioni di carattere amministrativo (*limitazione, sospensione, revoca delle licenze*) da parte della Competent Authority, nel caso di violazioni ai requisiti dei suddetti regolamenti.

E' inoltre in previsione che, sulla base dell'art. 68 del regolamento n.216/2008, lo Stato Italiano emetta un provvedimento legislativo che preveda sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, da applicare nei casi di violazione del suddetto regolamento e delle relative Implementing Rules.

Infine l'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 prescrive che gli Stati membri dell'Unione Europea “*prevedano norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione*” del regolamento stesso, precisando che le sanzioni da irrogare siano «effettive, proporzionate e dissuasive». Per tale motivo è stato emesso il decreto legislativo 14 gennaio 2013, n. 18 che intende sanzionare i comportamenti che impediscano o penalizzino il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. Tale decreto assegna all'ANSV la responsabilità di istruire il relativo procedimento ed irrogare le eventuali sanzioni.

5.5 Il Continuous Monitoring Approach (CMA)

L'ICAO, con il fine di monitorare la capacità di uno Stato di assicurare la *Safety Oversight* ha adottato nella sua 37^a Assemblea una risoluzione che ha sancito la transizione dallo Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) al cosiddetto Continuous Monitoring Approach (CMA) per assicurare che le informazioni sulle prestazioni in materia di sicurezza degli Stati membri siano rese disponibili agli altri Stati membri ed al pubblico in modo organizzato.

A tale scopo l'ENAC si è strutturato per fornire in modo sistematico, utilizzando i supporti informatici resi disponibili dall'ICAO, le previste informazioni tra le quali le check list di rispondenza a Standard and Recommended Practices (SARPs) e differenze tra la regolamentazione nazionale e gli Annessi ICAO, aggiornamenti ai questionari e Protocol Questions (PQs) predisposti dall'Organizzazione.

5.6 Safety data collection, analysis and exchange

La raccolta efficiente, l'analisi dei dati di sicurezza e lo scambio delle informazioni svolge un ruolo essenziale nella prevenzione degli incidenti e consente di individuare le opportune azioni correttive da mettere in campo per prevenire i rischi e rimediare alle carenze latenti del sistema.

La normativa ICAO ed europea prevede che lo Stato appronti un efficiente sistema di *reporting*.

In particolare, la Direttiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo, recepita nell'ordinamento nazionale con il d.lgs. n. 213/2006 stabilisce, al fine del miglioramento della sicurezza aerea, i criteri e gli standard per la segnalazione, la raccolta, la registrazione, la tutela e la diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici.

Essa istituisce, pertanto, un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'ENAC, ed uno di segnalazione volontaria di eventi non ricompresi tra quelli oggetto della segnalazione obbligatoria, ma che secondo i soggetti informatori rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'ANSV.

L'istituzione di tali sistemi ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità, all'insegna di una no *penalty policy* che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza, e che vede nella cooperazione tra l'ENAC e l'ANSV una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.

Entro Novembre 2015 la Direttiva 2003/42/CE verrà peraltro superata dal Regolamento 376/2014, che introdurrà alcune importanti novità, tra le quali l'estensione dell'obbligo della segnalazione all'aviazione generale e l'obbligo del “*risk classification*” degli eventi.

Il sistema di *reporting* obbligatorio e E-MOR

Il sistema di reporting obbligatorio degli eventi deve avere le seguenti caratteristiche:

- prevedere l'obbligo della segnalazione degli eventi
- basarsi sulla fiducia reciproca
- raccogliere le informazioni in un database nazionale degli eventi
- prevedere un meccanismo per l'elaborazione e l'analisi delle informazioni raccolte
- definire le modalità per l'implementazione dei piani delle azioni correttive
- garantire l'identificazione dei rischi di *Safety*.

Per ottemperare alle disposizioni normative ed ai suddetti requisiti, l'ENAC ha progettato il sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici denominato eE-MOR (*electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting*), che utilizza una nuova corretta classificazione di tutti gli eventi elaborata dall'ICAO e nota come *Accident/Incident Data Reporting* (ADREP), secondo principi tassonomici condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.

In caso di incidente o inconveniente grave, oltre alla comunicazione di cui al sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi, la comunicazione dell'evento deve essere effettuata anche all'ANSV, ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 del Regolamento (EU) n. 996/2010.

Il sistema di reporting volontario

In ottemperanza a quanto previsto dal d.lgs. n. 213/2006, l'ANSV ha istituito il "*Sistema di segnalazione volontaria*", strutturato in modo tale da tutelare la riservatezza di chi ha effettuato la segnalazione.

In un'ottica di trasparenza ed al fine di favorire la raccolta del maggior numero possibile di segnalazioni volontarie, nel sito Internet dell'ANSV è pubblicato il regolamento che disciplina il trattamento delle segnalazioni in questione. Nel sito viene pure resa disponibile la modulistica da utilizzare per l'effettuazione delle segnalazioni volontarie.

Le segnalazioni volontarie riguardano quegli eventi che, a giudizio di chi effettui la segnalazione, abbiano rappresentato o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, ma che non siano classificabili come incidenti o come inconvenienti gravi ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. 25 febbraio 1999, n. 66, e che non siano ricompresi tra gli eventi oggetto di segnalazione obbligatoria all'ENAC ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.lgs. 2 maggio 2006, n. 213.

CAPITOLO 6 - LA PROMOZIONE DELLA SAFETY IN ITALIA

6.1 La formazione del personale nell'ambito dell'Aviazione Civile

6.1.1 La formazione ENAC

La politica della formazione a livello nazionale nell'ambito dell'Aviazione Civile, in particolare in ENAC, si basa sulla consapevolezza del ruolo centrale che la formazione delle risorse umane può svolgere per migliorare la capacità dell'Ente di perseguire i fini istituzionali e nel migliorare le prestazioni complessive dei suoi processi.

Il contributo della formazione riveste un ruolo fondamentale per il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle attività nello svolgimento dei processi istituzionali concernenti la sicurezza dell'Aviazione Civile. Al riguardo, l'ENAC assicura l'assolvimento degli obblighi di formazione che derivano dall'appartenenza dell'Italia ad organismi internazionali ICAO, Unione Europea, EASA, EUROCONTROL in merito alla formazione del personale dell'Autorità coinvolto nell'attività di *Safety*.

L'ENAC ha pertanto definito una *policy* di formazione che trova attuazione attraverso un piano di formazione del personale biennale, volto a garantire la rispondenza della qualità dei servizi resi dalle proprie strutture agli standard di riferimento.

L'ENAC, peraltro, realizza anche corsi esterni per la diffusione della cultura aeronautica.

La formazione dell'Ente infatti si attua attraverso:

- corsi interni, riguardanti attività di formazione pianificate, programmate e realizzate dall'ENAC, avvalendosi di docenze interne e/o esterne;
- corsi esterni, realizzati presso società esterne, relative a settori ad elevata specializzazione sulla base di esigenze specifiche.

Fanno parte del sistema di formazione ENAC anche i seguenti strumenti:

- *Policies di Safety* e correlate procedure
- *Newsletter*
- Bollettini periodici
- Una sezione dedicata sul sito Intranet.

6.1.2 ENAV Academy

ENAV Academy è l'unica realtà italiana che a livello nazionale e internazionale, ai sensi della normativa del Cielo Unico Europeo, è certificata per svolgere la formazione e l'aggiornamento delle diverse figure professionali necessarie per assicurare la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo e di Meteorologia. La gestione e la realizzazione delle attività di formazione, affidate ad ENAV Academy, si fondano su di un servizio di formazione specialistica di altissimo livello, rispondente agli standard didattici e alle normative tecniche settoriali, nazionali ed internazionali.

Le iniziative dell'Academy, che nell'ultimo triennio ha erogato più di 200.000 ore di formazione per ciascun anno, sono principalmente rivolte ai profili professionali che gestiscono i Servizi del Traffico Aereo, con l'aggiunta di corsi di formazione per altre figure professionali quali, ad esempio, Tecnici, Meteorologi, Piloti di Radiomisure.

Durante i corsi vengono sviluppate le competenze per far sì che i frequentatori acquisiscano un set

professionale di capacità, conoscenze, comportamenti, incluse competenze di Safety e Human Factor, che consentano loro di realizzare prestazioni secondo gli standard attesi e in massima sicurezza.

6.1.3 Aeronautica Militare - Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo

L'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo (ISSV) dell'AM provvede alla formazione e qualificazione del personale in ambito della Safety appartenente alle organizzazioni nazionali, militari e civili, che operano in attività connesse con il volo.

Nello specifico, l'offerta didattica e formativa dell'ISSV prevede corsi di qualificazione per Ufficiale Sicurezza Volo, corsi Prevenzione Incidenti, Crew Resource Management Instructor, Operational Risk Management e corsi dedicati alla Sicurezza Volo nel dominio ATM. Tali corsi, in aggiunta a seminari e conferenze, vengono organizzati a favore del personale delle Forze Armate, dei Corpi Armati dello Stato e personale appartenente ad altri Dicasteri e organizzazioni civili al fine di incrementare la diffusione dei concetti della cultura sulla sicurezza del volo funzionali alla prevenzione degli incidenti aeronautici.

L'Aeronautica Militare e l'Aero Club d'Italia, sulla base di specifici accordi, organizzano seminari sul tema della Sicurezza del Volo presso gli aeroporti dell'AM. Tali seminari sono rivolti ai piloti dell'aviazione generale e del Volo da Diporto e Sportivo che svolgono attività di volo presso le avio superfici e i campi di volo ubicati nelle zone limitrofe agli aeroporti militari. Particolare attenzione è dedicata agli aspetti di prevenzione degli incidenti e inconvenienti di volo ed alle problematiche relative alle mancate collisioni in volo e alle penetrazione non autorizzate negli spazi aerei controllati.

6.1.4 Aero Club d'Italia (AeCI)

L'Aero Club d'Italia (AeCI) è l'Ente pubblico preposto per legge (L. n. 340 del 29.05.54) alla promozione e diffusione della cultura aeronautica in ogni sua forma nelle varie discipline codificate (volo a motore; volo a vela; volo da diporto o sportivo (VDS) e ultraleggero nelle sue diverse tipologie; volo con aeromobili ad ala rotante; paracadutismo; pallone libero o dirigibile; costruzione aeronautica amatoriale e restauro dei velivoli storici; paramotore).

Dato per assunto che la promozione del volo non può essere disgiunta dalla promozione della cultura della sicurezza e che sarebbe un controsenso promuovere una qualsiasi attività senza renderla il più sicura possibile, ne discende che uno dei compiti precipui di AeCI è proprio quello di diffondere il convincimento che la sicurezza è parte integrante del volo, per cui il ruolo di AeCI è quello di promozione e diffusione culturale e non di verifica legale e sanzionatoria che è invece propria di altri Enti preposti al controllo delle attività aviatorie in Italia.

La cultura della *Safety*, che l'AeCI (con i suoi oltre 150 Aeroclub federati, 140 associazioni sportive aggregate e 170 scuole di volo VDS) sviluppa, o si propone di sviluppare, attraverso la standardizzazione di "Rapporti di Sicurezza volo" e l'organizzazione di "Corsi di sicurezza del volo", è strettamente connessa alla formazione di piloti e/o utilizzatori dei mezzi aerei per le varie discipline sopra elencate, ed è mirata alla prevenzione basata sul concetto di "Just Culture" (ovvero quelle attività intese a far crescere la Cultura della Sicurezza attraverso la segnalazione degli inconvenienti/incidenti senza inquisire gli interessati).

La formazione di personale addetto alla *Safety* in ogni singolo Aero Club locale e l'inserimento della Safety come materia di insegnamento nei corsi per il conseguimento della licenza VDS rilasciate dall'AeCI, sono un primario target che la Safety policy dell'AeCI intende perseguire.

A titolo indicativo e non esaustivo, tale policy dovrà poi, essere mirata, di concerto con le autorità istituzionali, all'implementazione del programma di *Safety* nella Scuola (da inserire come materia di

insegnamento nel piano di studi per il conseguimento delle varie licenze aeronautiche), nelle Visite Mediche (monitoraggio degli esami), nella certificazione del materiale utilizzato nel mondo degli ultraleggeri e dei VDS, nel monitoraggio delle procedure di gestione dei CAMO, nel monitoraggio dei processi di restauro o di autocostruzioni nel settore ULM e VDS per i quali non è prevista la certificazione ENAC; fino alla formulazione di proposte ad ENAC ed ENAV sulla revisione o ristrutturazioni degli spazi aerei in cui operano in VFR i velivoli dell'AG e del VDS.

Un notevole supporto può derivare da un incremento della collaborazione con altri utilizzatori (ad es. Forze Armate) al fine di favorire una corretta osmosi di esperienze e conoscenze con chi pratica il Volo per motivazioni e finalità diverse, ma sempre altamente professionali.

6.2 La comunicazione e la diffusione verso l'esterno delle informazioni sulla sicurezza

6.2.1 La comunicazione istituzionale in ENAC

In un contesto sociale e globale all'interno del quale la diffusione rapida delle informazioni assume sempre maggiore rilevanza, l'ENAC riserva particolare attenzione all'utilizzo di quei canali informativi che consentono di veicolare informazioni aggiornate in tempo reale sulle proprie attività in un'ottica di modernizzazione e sempre maggiore trasparenza della P.A., con particolare riguardo al portale web.

Con particolare riferimento alla comunicazione e diffusione delle informazioni di sicurezza, il sito Internet dell'Ente rappresenta ormai un punto di riferimento per i diversi pubblici di riferimento: dalle istituzioni ai cittadini, dai passeggeri al personale di volo, dagli operatori del settore agli organi di stampa.

Per il contesto specifico della *Safety*, particolarmente ricca di contenuti è la sezione del sito dedicata a "La Regolazione per la Sicurezza", che offre una gamma organica ed esaustiva non solo delle fonti normative di settore, ma altresì una descrizione delle specifiche attività dell'Ente in materia di sicurezza.

6.2.2 La comunicazione istituzionale in ANSV

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo cura in modo specifico la comunicazione istituzionale sui temi di sicurezza, segnatamente, ma non solo, attraverso il proprio sito internet www.ansv.it, nel quale, le sezioni più rilevanti sono quelle riportanti:

- **le notizie:** riguardano eventi di interesse per la sicurezza del volo, sui quali l'ANSV abbia aperto un'inchiesta di sicurezza o avviato accertamenti ai fini di prevenzione;
- **i comunicati:** attraverso i quali l'ANSV informa gli organi di stampa sulla propria attività istituzionale;
- **i documenti:** finalizzati a contribuire, in un'ottica di prevenzione, al miglioramento della sicurezza del volo; in particolare, in questo contesto l'ANSV pubblica annualmente il "Rapporto informativo sull'attività svolta e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia", che rappresenta un importante strumento ricognitorio sulle criticità in tema di sicurezza individuate in ambito italiano nei vari comparti del settore aviazione civile, al fine di favorirne la conoscenza condivisa e la rimozione.
- **le relazioni di inchiesta:** afferiscono alle inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi. Tali documenti sono messi sul sito a disposizione di chiunque ne faccia richiesta, nelle forme stabilite dall'ANSV.
- **le raccomandazioni di sicurezza:** in questa sezione sono pubblicate, in un'ottica di prevenzione, le raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV, di interesse maggiormente diffuso. Nella stessa sezione sono anche pubblicati i riscontri forniti dalle istituzioni destinatarie delle raccomandazioni, se di particolare interesse, nonché le eventuali osservazioni dell'ANSV sulle note di riscontro in parola.

6.2.3 Aeronautica Militare - La Rivista "Sicurezza del Volo"

La rivista "*Sicurezza del Volo*" è lo strumento attraverso il quale l'AM, fin dal 1952, provvede alla diffusione dei concetti fondanti della Sicurezza del Volo. Edita bimestralmente, la rivista si propone di fornire uno supporto tecnico con il quale ampliare la preparazione sulle cosiddette *no technical skills* di equipaggi di volo, controllori, specialisti e di tutto quel personale, militare e civile, che lavora quotidianamente in attività connesse con il volo.

La rivista viene distribuita a titolo gratuito agli Enti e ai Reparti dell'Aeronautica Militare, alle altre Forze Armate e Corpi dello Stato, nonché alle associazioni e organizzazioni che istituzionalmente trattano problematiche di carattere aeronautico al fine di diffondere una "giusta cultura" S.V., incentrata su concetti fondamentali quali la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti di volo, l'individuazione delle aree di rischio e la comunicazione delle cosiddette *lessons identified* e *lessons learned*. E' inoltre disponibile in formato digitale sul sito internet dell'Aeronautica Militare.

6.3 Gli accordi tra Autorità e *stakeholder*

Nell'ottica di una azione volta a definire in modo più efficace e condiviso tanto le *policy* di sicurezza quanto le norme attuative di prescrizioni comunitarie, ma anche per poter meglio comprendere gli eventuali ostacoli ad una piena attuazione delle norme medesime da parte degli operatori, le Autorità a vario titolo coinvolte e segnatamente l'ENAC hanno da tempo istaurato una rete di relazioni anche in forma stabile con le associazioni di operatori, comitati di utenti, centri studi aeronautici e organizzazioni di settore che a vario titolo sono coinvolte con la sicurezza aeronautica.

In particolare, attraverso il "*portafoglio degli stakeholder*" l'ENAC ha individuato, nel suo Piano della Performance, quei soggetti istituzionali, imprenditoriali e di rappresentanza di categorie, che maggiormente sono portatori di interessi rispetto le attività, i servizi ed i risultati realizzati dall'ENAC.

43

Per meglio focalizzare il loro rapporto rispetto all'Ente sono raggruppati in tre classi principali: normatori, operatori e beneficiari a seconda che cooperino con l'ENAC nella definizione delle norme, siano direttamente coinvolti nell'attuazione delle norme medesime, ovvero diventino i destinatari/beneficiari dell'attività dell'Ente.

Altra articolazione va fatta a seconda del livello di interesse e del grado di influenza che tali *stakeholder* assumono nei confronti dell'ENAC.

Nell'ambito della *Safety*, oltre ai soggetti istituzionali che svolgono un ruolo attivo nella definizione dello *State Safety Programme* e nella attuazione delle azioni in esso previste, tra gli *stakeholder* più significativi, rispetto ai quali vi sono forme consolidate di consultazione e scambio, si evidenziano:

- Fornitori di servizi di navigazione aerea;
- Gestori aeroportuali;
- Produttori di aeromobili;
- Società di gestione tecnica e di manutenzione di aeromobili;
- Operatori aerei.

6.4 Partecipazione a contesti internazionali per la promozione della *Safety*

Numerosi sono i contesti internazionali cui le Autorità italiane partecipano, aventi ad oggetto tematiche comunque riconducibili alla *Safety*.

Ciò consente in primo luogo di portare all'attenzione di una platea sicuramente più ampia di quella nazionale, tematiche che possono magari trovare una collocazione ed una definizione più articolata ed organica proprio perché inserita in un contesto sovranazionale.

Dall'altro, partecipando in modo attivo alla genesi di direttive, norme e raccomandazioni di portata sovranazionale, è più facile, per i soggetti nazionali che ne hanno mandato, assicurare l'attuazione di tali testi.

La partecipazione istituzionale più rilevante riguarda l'ICAO, mentre sempre più consistenti diventano gli impegni a organismi, iniziative e gruppi di lavoro in ambito europeo, in particolare a quelli di derivazione EASA ed EUROCONTROL. Infine, una menzione a parte meritano gli accordi bilaterali di cooperazione.

L'Italia è presente in vari organismi e gruppi di lavoro EASA, ECAC ed Eurocontrol, quali, ad es. EASA Management Board, EASAC, ENCASIA, ESSI, ECAST, EHEST, EGAST, EUR-RASG, SM ICG, ecc.

Inoltre, costante è la partecipazione italiana ad iniziative come workshop e seminari aventi ad oggetto temi sulla *Safety*, in occasione dei quali è fondamentale lo scambio di esperienze ed opinioni.

Allegato 1: Provvedimento di designazione dell'Accountable Executive

M INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.U.0045238.13-12-2011


*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M INF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0045238-13/12/2011-USCITA

e p.c.

Dott. Alessio Quaranta
Direttore Generale dell'ENAC
Viale Castro Pretorio, 118
ROMA

Prof. Vito Riggio
Presidente dell'ENAC
Viale Castro Pretorio, 118
ROMA

Direzione Generale per gli aeroporti
ed il trasporto aereo
Viale dell'Arte, 16
ROMA

Oggetto: Designazione dell'Accountable Executive per lo State Safety Programme.

In riferimento alla Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con D.Lgs. 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, ed in particolare a quanto previsto dagli Annessi ICAO 1, 6, 8, 11, 13 e 14, nonché in relazione al documento ICAO n. 9856 "Safety Management Manual", considerato che lo Stato italiano ha l'onore di identificare e nominare un *Accountable Executive* per lo *State Safety Programme*, si comunica che la S.V. è stata designata quale *Accountable Executive* per lo *State Safety Programme* dello Stato italiano.

Si invitata a divulgare la presente designazione agli Enti ed Organismi interessati al fine di poter concretamente operare secondo le indicazioni previste dalla normativa sopra citata.


Corrado Passera

Allegato 2: Siti istituzionali di riferimento

Presidenza del Consiglio	www.governo.it/presidenza
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	www.infrastrutturetrasporti.it
Ministero dell'Interno	www.interno.gov.it
ENAC	www.enac.gov.it
ANSV	www.ansv.it
Aeronautica Militare	www.aeronautica.difesa.it
Aero Club d'Italia	www.aeci.it
ENAV	www.enav.it
Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco	www.vigilfuoco.it
ICAO	www.icao.int
Unione Europea	europa.eu
EASA	www.easa.europa.eu
ECAC	www.ecac-ceac.org
Eurocontrol	www.eurocontrol.int
ESSI	easa.europa.eu/essi
Skybrary	www.skybrary.aero

Ringraziamenti

*La seconda edizione del presente “**Programma Nazionale Italiano della Sicurezza dell’Aviazione Civile**” è stata elaborata da un Gruppo di Lavoro al quale hanno partecipato rappresentanti di:*

Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo

Aero Club d'Italia

Aeronautica Militare Italiana

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

ENAV S.p.A.

