



LA SAFETY

| | |
|--|----|
| State Safety Programme | 60 |
| ENAC Safety Plan | 60 |
| Raccomandazioni di sicurezza | 64 |
| Segnalazioni incidenti/inconvenienti | 65 |
| Attività aeronautiche di rilascio e sorveglianza delle certificazioni | 66 |
| Personale di Volo | 68 |
| Albi/Registro del Personale di Volo | 70 |
| Medicina aeronautica | 70 |
| Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) | 70 |
| Certificazione prodotti aeronautici | 70 |
| Qualificazione dispositivi di addestramento del personale di condotta (FSTD) | 72 |
| Monitoraggio mercato handling | 72 |
| Sorveglianza imprese estere | 75 |
| Certificazione e sorveglianza in Italia | 75 |
| Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) | 76 |
| Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) | 76 |
| Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) | 80 |
| RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni | 80 |
| Visite ispettive da parte di organismi internazionali | 81 |
| Wildlife strike | 82 |
| Twinning Project Italia - Albania | 84 |
| Attività normativa | 85 |

03

State Safety Programme

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

Proprio per garantire che le azioni degli Stati siano tese al massimo livello di sicurezza possibile, l'ICAO (International Civil Aviation Organization) ha previsto, per gli Stati membri, l'obbligo di elaborare un programma di sicurezza definito State Safety Programme.

Alla stesura della prima edizione dello State Safety Programme - Italy (definito anche Programma Italiano della Sicurezza Aerea), avvenuta nel dicembre 2011, hanno partecipato, oltre all'ENAC, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) e l'Aeronautica Militare.

È però subito emersa l'esigenza di adeguare tale programma agli ultimi sviluppi della normativa internazionale di riferimento e, in particolare alla edizione 3 del Doc. 9859 dell'ICAO e all'Annesso 19

recentemente emesso. Si è, inoltre, colta l'occasione per far partecipare all'attività di revisione del documento anche altri soggetti che ricoprono un ruolo importante nel settore dell'aviazione civile italiana, quali l'Aero Club d'Italia e l'ENAV.

Con il coordinamento dell'ENAC, un gruppo di lavoro dedicato ha predisposto una revisione del documento la cui pubblicazione è prevista nel 2013, dopo un esame da parte del Comitato Sicurezza.

Il Comitato, insediatosi come previsto nel corso del 2012, è presieduto dal Direttore Generale dell'ENAC in veste di Executive Accountable dello State Safety Programme e svolge un importante ruolo di guida e di indirizzo sulle materie riguardanti la safety.

ENAC Safety Plan

L'ENAC Safety Plan 2012-2015 è il piano attuativo dello State Safety Programme italiano per gli aspetti di competenza dell'Ente. In questo documento sono integrate le azioni dell'ENAC in materia di safety, così da orientare le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e pro-

mozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi.

Il recente sviluppo in Europa di una strategia comune ha portato l'EASA (European Aviation Safety Agency) all'emissione dell'EASp (European Aviation Safety Plan) e ha inoltre offerto l'opportunità di coordinare le iniziative nazionali con quelle in corso a livello europeo.

I contenuti dell'ENAC Safety Plan rappresentano pertanto l'impegno a perseguire il miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza del settore aereo attraverso una serie di azioni sulle tematiche sistemiche, operative, emergenti e del fattore umano che sono motivo di attenzione da parte del-

le autorità dell'aviazione civile.

Di seguito vengono indicate le principali tematiche di sistema e operative secondo la versione in vigore.

Per ogni argomento sono riportate le seguenti informazioni:

- un numero identificativo;
- una sommaria descrizione dell'azione corrispondente;
- il tipo di azione: Regolazione (R), Certificazione/Sorveglianza (C) e Assicurazione Sicurezza/Promozione (P);
- la data prevista di completamento;
- l'indicatore che si ritiene di assumere come risultato dell'azione.

| Tematiche di sistema dell'ESP | | | | | |
|---|--|--|-------------|------|----------------------------|
| ID | ARGOMENTO | AZIONI | TIPO | DATA | INDICATORE |
| Attività con EASA, ICAO e altre NAA per lo SSP | | | | | |
| TSI 1.1 | Migliorare il coordinamento con EASA, ICAO e le altre NAA in un'ottica di condivisione delle migliori pratiche | Predisporre un piano di azioni che preveda la partecipazione consapevole alle iniziative internazionali | P | 2012 | Piano |
| TSI 1.2 | Rafforzare il feedback interno delle partecipazioni internazionali dedicate alla safety | Predisporre un piano di azioni che preveda il trasferimento delle conoscenze sia all'interno dell'ENAC che verso gli stakeholder nazionali | P | 2012 | Piano |
| TSI 1.3 | Visite di standardizzazione ICAO ed EASA | Rispettare il piano di azioni scaturite dalle visite di standardizzazione EASA e ICAO | R C P | 2012 | Piano |
| TSI 1.4 | Adeguamento di sistema | Predisposizione e attuazione del Piano di Sviluppo Normativo (PSN) triennale | R C P | 2012 | PSN Certificazioni |
| TSI 1.5 | Adeguamento di sistema | Predisporre e attuare un piano di azioni per l'implementazione della normativa di medicina aeronautica | R C P | 2013 | Piano |
| TSI 1.6 | Adeguamento di sistema | Predisporre e attuare un piano di azioni per l'implementazione della normativa di "dangerous goods" | R C P | 2013 | Piano |
| TSI 1.7 | Adeguamento di sistema | Attuazione del Continuous Monitoring Approach (CMA) | R | 2013 | PRO |
| Promozione del SMS nelle imprese | | | | | |
| TSI 2.1 | Requisiti SMS | Elaborare le linee guida per l'implementazione in accordo con le indicazioni di ECAST | R | 2012 | Linee Guida |
| TSI 2.2 | Requisiti SMS | Favorire l'attuazione anticipata del SMS per le organizzazioni (OPS, TRO, etc.) | P C | 2013 | Seminari Certificazioni |
| TSI 2.3 | Requisiti SMS | Predisporre il piano di monitoraggio dell'efficienza ed efficacia degli SMS delle organizzazioni approvate | R C | 2012 | Piano di monitoraggio |
| TSI 2.4 | Promozione SMS | Incoraggiare l'applicazione del materiale sviluppato da ECAST, EGAST e EHEST | P | 2012 | Pubblicazione Internet |

| ID | ARGOMENTO | AZIONI | TIPO | DATA | INDICATORE |
|--|--|--|-------------|------|--------------------------|
| Istituzione di un Sistema di Safety Risk Management | | | | | |
| TSI 3.1 | Banca dati degli eventi (eE-MOR) | Predisporre un piano di azioni per completare la raccolta e l'analisi di dati coinvolgendo gli stakeholder (ENAV, Gestori, etc.) | R | 2013 | Piano |
| TSI 3.2 | Integrare le banche dati (eE-MOR, EMPIC, etc.) | Consolidare l'impiego di EMPIC | | 2014 | Moduli attuati |
| TSI 3.3 | Integrare le banche dati (eE-MOR, EMPIC, etc.) | Predisporre un piano di azioni per rendere fruibili i dati in forma integrata | | 2014 | Piano |
| TSI 3.4 | Sviluppare la cultura interna sull'uso delle tecniche di valutazione del rischio nelle attività di certificazione e sorveglianza | Attuare un piano di iniziative documentali e formative per il trasferimento di esperienze | P | 2013 | Piano |
| TSI 3.5 | Determinare uno schema di classificazione comune della severità del rischio | Partecipare alle relative iniziative europee (EASA, ECTRL, NAAs) per la rapida attuazione in Italia | P | 2013 | Schema |
| TSI 3.6 | Cultura Positiva e Just Culture | Individuare gli indicatori e predisporre un piano di azioni coinvolgendo gli stakeholder (ENAV, Gestori, etc.) | P | 2013 | Piano e KPI |
| Cooperazione con le parti interessate | | | | | |
| TSI 4.1 | Gestione eventi di crisi | Sostenere lo European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) | P | 2012 | Partecipazioni all'EACCC |
| CAT con aeroplani - Runway Excursions | | | | | |
| TOP 1.1.1 | Monitorare gli eventi di RE | Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura | R C P | 2012 | KPI |
| TOP 1.1.2 | Monitorare gli eventi di RE | Predisporre un piano di azioni in accordo a European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE) | R C P | 2013 | Piano |
| CAT con aeroplani - Mid-Air Collisions | | | | | |
| TOP 1.2.1 | Monitorare gli eventi di MAC | Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura | R C P | 2012 | KPI |
| TOP 1.2.2 | Monitorare gli eventi di MAC | Predisporre un piano di azioni | R C P | 2013 | Piano |
| CAT con aeroplani - Controlled Flight into Terrain | | | | | |
| TOP 1.3.1 | Monitorare gli eventi di CFIT | Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura | R C P | 2012 | KPI |
| TOP 1.3.2 | Monitorare gli eventi di CFIT | Predisporre un piano di azioni | R C P | 2013 | Piano |
| CAT con aeroplani - Loss of Control in Flight | | | | | |
| TOP 1.4.1 | Monitorare gli eventi di LOC-I | Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura | R C P | 2012 | KPI |
| TOP 1.4.2 | Monitorare gli eventi di LOC-I | Predisporre un piano di azioni | R C P | 2013 | Piano |
| CAT con aeroplani - Ground Collisions | | | | | |
| TOP 1.5.1 | Monitorare gli eventi di GLOC | Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura | R C P | 2012 | KPI |
| TOP 1.5.2 | Monitorare gli eventi di GLOC | Predisporre un piano di azioni in accordo alla nuova versione dell'European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) | R C P | 2013 | Piano |



| ID | ARGOMENTO | AZIONI | TIPO | DATA | INDICATORE |
|---|---|---|-------------|------|---------------------------------|
| Elicotteri | | | | | |
| TOP 2.1 | Sicurezza HEMS, SAR e LA | Piano di iniziative per monitoraggio dei fattori chiave e mitigazione dei rischi in coordinamento con EHEST | R C P | 2013 | Piano |
| TOP 2.2 | Certificazione eliporti | Piano di iniziative per l'applicazione del regolamento ENAC | R C P | 2014 | Piano Certificazioni |
| Aviazione generale | | | | | |
| TOP 3.1 | Fruibilità dello spazio aereo | Piano per estensione del FUA a lower level e riesame disegno spazio aereo | R | 2013 | Piano |
| TOP 3.2 | Addestramento piloti | Piano di iniziative per monitoraggio dei fattori chiave e mitigazione dei rischi in linea con EGAST | R | 2013 | Piano |
| TOP 3.3 | Fruibilità aeroporti minori | Piano di iniziative per il riesame dei dati aeronautici | C P | 2015 | |
| TOP 3.4 | Fruibilità aeroporti minori | Piano di iniziative per l'aggiornamento della cartografia ostacoli | C P | 2015 | |
| Nuovi prodotti, sistemi, tecnologie e operazioni | | | | | |
| TEM 1.1 | Puntatori Laser | Piano di iniziative per il monitoraggio e la repressione | R C P | 2012 | KPI |
| TEM 1.2 | GNSS e PBN | Piano nazionale implementazione PBN | R C | 2012 | Piano |
| TEM 1.3 | Operazioni UAS | Schema di operazioni UAS remunerate e non in spazi aerei non segregati | R | 2012 | Schema Prodotti normativi |
| TEM 1.4 | SESTAR | Assicurare il supporto al progetto | P | 2013 | Iniziative |
| TEM 1.5 | Blocchi Funzionali di Spazio Aereo | Assicurare lo sviluppo di Blue Med | R C | 2012 | Piano |
| TEM 1.6 | Nuove tecnologie aeroportuali | Messa in servizio di dispositivi a decelerazione progressiva | C | 2015 | Servizio su un aeroporto |
| TEM 1.7 | Nuove tecnologie aeroportuali | Messa in servizio di dispositivi di rilevamento del wind shear | C | 2013 | Servizio su un aeroporto |
| Fattori ambientali | | | | | |
| TEM 2.1 | Operazioni in nube vulcanica | Piano attuativo della Circolare GEN 04 (Etna) | R C | 2012 | Piano |
| Considerazioni di regolazione | | | | | |
| TEM 3.1 | Modificare lo schema normativo ENAC in un'ottica di semplificazione, efficacia ed efficienza, secondo logiche performance based e soft regulation | Elaborare la politica di attuazione e predisporre conseguentemente il piano di azioni sulla normativa | R | 2012 | Politica Piano |
| TEM 3.2 | Modificare lo schema normativo ENAC in un'ottica di semplificazione, efficacia ed efficienza, secondo logiche performance based e soft regulation | Raccogliere gli handbook in un unico manuale razionalizzandone la struttura in un'ottica di facile utilizzo | R | 2013 | Handbook comune |
| TEM 3.3 | Aumentare l'efficacia della safety oversight ENAC | Sviluppare e attuare un programma di standardizzazione dei processi di certificazione e sorveglianza | C | 2012 | Politica Piano |
| Fattore umano e prestazioni umane | | | | | |
| THF 1.1 | Strategia sul fattore umano | Predisporre un piano di azioni per potenziare la capacità e la competenza del personale | P | 2012 | Strategie e Piano |
| THF | Strategia sul fattore umano | Elaborare un piano di iniziative per garantire che le tematiche di fattore umano siano considerate in ogni attività dell'aviazione civile | R P | 2012 | Piano |

Nel 2012 è stato inoltre istituito il Safety Board, che si è riunito due volte per:

- monitorare il Safety Plan;
- esaminare lo stato d'avanzamento delle singole azioni;
- valutare la necessità di apportare eventuali modifiche.

Le azioni previste per il 2012 sono state tutte avviate e molte di esse sono state completate nei tempi previsti.

È in programma, inoltre, che venga emesso con periodicità annuale un report nel quale verrà descritto lo stato di avanzamento del piano e con l'evidenziazione di eventuali criticità.

Raccomandazioni di sicurezza

L'ANSV, come previsto dal Regolamento (CE) 996/2010, è l'ente preposto in Italia alle inchieste su incidenti e inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile. A conclusione delle indagini esso ha la facoltà, sulla base dei

dati emersi, di emanare raccomandazioni di sicurezza per la prevenzione degli incidenti aeronautici.

Le raccomandazioni di sicurezza possono essere indirizzate, tra l'altro, alle autorità aeronautiche competenti, quali l'ENAC, per l'eventuale emanazione di provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. L'ENAC valuta il contenuto delle raccomandazioni ad esso dirette che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi.

La posizione assunta dall'ENAC in merito alla singola raccomandazione è contenuta nel cosiddetto modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR) pubblicato sul sito internet dell'ENAC. Per ogni singola raccomandazione di sicurezza viene quindi emesso un modello FACTOR che contiene i dati identificativi dell'evento, una sua sintetica descrizione, gli eventuali provvedimenti assunti e il loro stato di attuazione.

Di seguito è riportato l'elenco dei modelli FACTOR emessi nel 2012:

| Numero | Rev. | Data emissione | Raccomandazione di Sicurezza | Marche |
|---------|------|----------------|------------------------------|-----------------|
| 1/2012 | 0 | 05/06/2012 | ANSV-4/1032-09/1/A/11 | I-REMS |
| 2/2012 | 0 | 05/06/2012 | ANSV-5/1032-09/1/A/11 | I-REMS |
| 3/2012 | 0 | 05/06/2012 | ANSV-6/1032-09/3/A/11 | I-REMS |
| 4/2012 | 0 | 23/05/2012 | ANSV-10/1604-9/1/I/11 | I-LINH |
| 5/2012 | 0 | 13/06/2012 | ANSV-3/1836-10/2/A/12 | EI-EDM |
| 6/2012 | 0 | 25/06/2012 | ANSV-12/01-10/3/I/11 | I-SMEB |
| 7/2012 | 0 | 25/06/2012 | ANSV-19/1061-09/1/A/11 | I-JECT |
| 8/2012 | 0 | 09/08/2012 | ANSV- 24/227-7/1/I/09 | I-BIXK |
| 9/2012 | 0 | 06/08/2012 | ANSV-1/1775-10/1/A/12 | D-ECBF |
| 10/2012 | 0 | 06/08/2012 | ANSV-2/1775-10/1/A/12 | D-ECBF |
| 11/2012 | 0 | 06/08/2012 | ANSV-20/1061-09/2/A/11 | I-JECT |
| 12/2012 | 0 | 23/10/2012 | ANSV-11/106-10/1/I/11 | I-BIMI e I-BIKF |
| 13/2012 | 0 | 10/12/2012 | ANSV-8/267-09/1/I/11 | I-CLAD |
| 14/2012 | 0 | 10/12/2012 | ANSV-4/2150-11/1/I/12 | EI-DTJ |
| 15/2012 | 0 | 10/12/2012 | ANSV-5/2150-11/1/I/12 | EI-DTJ |

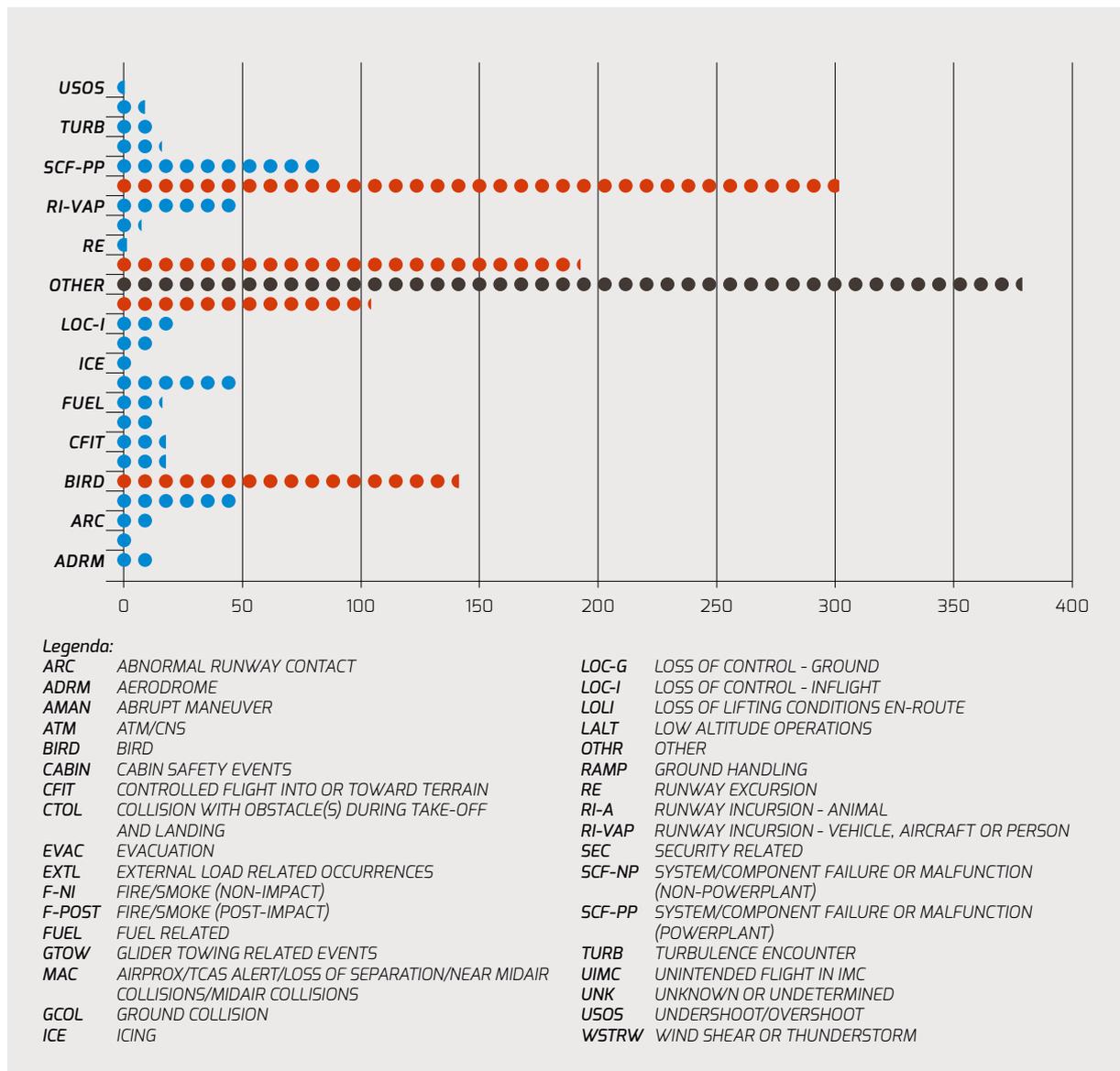
Segnalazioni incidenti/inconvenienti

L'ENAC utilizza per la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti) il sistema eE-MOR (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting), progettato e realizzato dall'Ente in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio europeo. Il sistema eE-MOR è basato sul software Eccairs, fornito gratuitamente agli Stati membri dell'Unione europea dal Joint Research Center (JRC) della Commissione europea e consente la raccolta

delle segnalazioni degli eventi, classificati in accordo alla tassonomia ADREP (Accident/Incident Data Reporting), e la loro analisi. L'utilizzo della tassonomia ADREP è reso obbligatorio dalla UE per consentire lo scambio delle informazioni a livello europeo e con la Commissione europea.

Il sistema eE-MOR consente l'inserimento diretto delle informazioni da parte degli operatori grazie all'utilizzo di un'interfaccia web (definita Webdas) che trasferisce automaticamente i dati nel database nazionale gestito dall'ENAC.

La distribuzione delle segnalazioni pervenute nel 2012, suddivise per categorie di eventi, è indicata nel grafico seguente.



Le segnalazioni pervenute nel 2012 hanno consentito all'ENAC di effettuare un'analisi con l'obiettivo principale di verificare l'adeguatezza delle azioni contenute nel Safety Plan al fine di indirizzare eventuali modifiche dello stesso.

Attività aeronautiche di rilascio e sorveglianza delle certificazioni

L'ENAC svolge attività relative ai processi di certificazione, sorveglianza e, nel contempo, garantisce il mantenimento degli standard normativi nazionali e internazionali oltre che lo sviluppo del settore aereo in tutte le sue varie espressioni. Le attività di certificazione e sorveglianza sono svolte da personale professionista altamente qualificato nel settore aeronautico, costituito da ingegneri aeronautici, elettronici, civili, ispettori di volo e periti specializzati. Le attività di certificazione e sorveglianza, indipendentemente dal tipo di organizzazione aeronautica, sono svolte dai team di sorveglianza, composti da due o tre professionisti, con un team leader con compiti di coordinamento e, nel caso di operatori aerei e aeroporti, anche da un ispettore di volo. Tutte le attività che riguardano la sorveglianza o la certificazione consistono in audit, programmati e non, finalizzati alla verifica della costante e continua rispondenza ai requisiti di certificazione. Le attività di sorveglianza sono svolte sulla base dell'elaborazione e dell'esecuzione di un piano nazionale di sorveglianza con validità annuale o pluriennale, a seconda del tipo di certificazione. Le verifiche sono sempre svolte alla presenza di rappresentanti delle organizzazioni, con i quali concordare procedure di rientro dalle eventuali non conformità rilevate.

Nel caso di azioni insufficienti, il team provvede a inoltrare azioni sanzionatorie che consistono in limitazione di abilitazioni possedute, sospensioni di abilitazioni o certificazioni fino alla revoca definitiva di una abilitazione o certificazione. Tale modus operandi

viene adottato per ogni tipo di certificazione che l'ENAC rilascia, sia per il settore aereo propriamente detto che per quello infrastrutturale.

Le certificazioni aeronautiche attualmente in vigore sono:

- COA (per operatori aerei che effettuano trasporto pubblico passeggeri/merci);
- COLA (per gli operatori che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radio-misure, telerilevamento, etc.);
- PARTE 145 (per le ditte di manutenzione);
- PARTE 147 (per le ditte che effettuano addestramento al personale tecnico che opera nelle ditte di manutenzione);
- CAMO (per le ditte che forniscono il supporto tecnico per la gestione in sicurezza della navigabilità degli aeromobili);
- FTO e TRTO (per le ditte che effettuano l'addestramento dei piloti per il rilascio di licenze e abilitazioni);
- Organizzazioni Registrate (per le ditte che effettuano l'addestramento degli allievi piloti privati);
- DOA (per le ditte di progettazione di aeromobili o modifiche);
- POA (per le ditte di produzione di aeromobili, parti e componenti);
- CVRP (per i centri di verifica e ripiegamento paracaduti, scuole di paracadutismo, laboratori aeronautici);
- FCL (per i piloti e membri di equipaggio di cabina, paracadutismo e tecnici di volo);
- FSTD (per i dispositivi di addestramento del personale di condotta);
- AeMC (per centri aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo e controllore del traffico aereo);
- AME (per gli esaminatori aeromedici che rilasciano la certificazione dell'idoneità psicofisica del personale di volo);
- LMA (per i manutentori aeronautici).

Alcune attività di certificazione e sorveglianza sono svolte anche per delega diretta da parte di EASA, che richiede all'ENAC di svolgere alcune attività in nome e per suo conto. A tali certificazioni vanno aggiunte le certificazioni rilasciate ad aeroporti ed eliporti, siano

essi affidati in gestione a società di capitali o a gestione diretta ENAC.

Nel 2012, sulla base del nuovo Contratto di Servizio firmato con l'EASA, l'ENAC ha esteso il campo di intervento effettuando presso imprese che hanno la loro base principale in Paesi Terzi:

- accertamenti di omologazione per aeromobili, componenti e parti progettate e costruite in Italia;
- certificazioni di imprese di manutenzione e produzione di centri aeronautici;
- qualificazione di simulatori di volo e dei Centri di Medicina Aeronautica.

| ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE 2012 | |
|---|------|
| Agibilità opere aeroportuali | 133 |
| Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture e impianti | 316 |
| Approvazione programmi di addestramento personale di volo | 42 |
| Autorizzazione servizi di trasporto aereo | 4682 |
| Autorizzazioni lavoro aereo operatori comunitari | 30 |
| Autorizzazioni dry leasing aeromobili | 44 |
| Autorizzazioni wet leasing aeromobili | 25 |
| Certificazione aeromobili per esportazione | 128 |
| Certificazione aeromobili di costruzione amatoriale | 1 |
| Rilascio certificato di aeroporto (include le infrastrutture) | 3 |
| Progettazione opere in aeroporti a gestione diretta | 71 |
| Registrazione organizzazioni addestramento piloti privati | 4 |
| Rilascio certificato di navigabilità e ARC | 53 |
| Approvazione programmi di manutenzione prodotti aeronautici | 295 |
| Rilascio attestati collaudo stazione radio | 238 |
| Rilascio permessi di volo di aeromobili | 278 |
| Rilascio certificati CAMO | 9 |
| Rilascio certificati operatore aereo di trasporto aereo | 6 |
| Certificati operatore lavoro aereo emessi | 5 |
| Rilascio certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO/TRTO) | 6 |
| Rilascio certificati organizzazione di manutenzione | 29 |
| Rilascio certificati organizzazione di produzione | 3 |
| Rilascio licenze trasporto aereo | 3 |
| Rilascio licenze lavoro aereo | 6 |
| Rinnovo certificato di navigabilità e ARC | 208 |
| Sorveglianza delle Organizzazioni Registrate | 35 |
| Sorveglianza CAMO audit di sistema e prodotto effettuati | 341 |
| Sorveglianza/rinnovo certificati aeroporto | 13 |
| Sorveglianza/rinnovo certificati operatore aereo di trasporto aereo | 38 |
| Sorveglianza/rinnovo certificati operatore aereo di lavoro aereo | 42 |
| Sorveglianza/rinnovo certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO/TRTO) | 32 |
| Sorveglianza imprese di manutenzione | 436 |
| Sorveglianza imprese di produzione | 129 |
| Sorveglianza organizzazioni di addestramento tecnico | 26 |
| Sorveglianza CVRP e laboratori | 18 |
| Sorveglianza licenze esercizio di trasporto aereo | 75 |
| Sorveglianza licenze esercizio di lavoro aereo | 42 |

Per i gestori aeroportuali si applicano le stesse modalità di certificazione e sorveglianza delle ditte aeronautiche seppur con normative nazionali emesse in base ai requisiti ICAO (Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti). Tutti gli operatori aerei nazionali sono in possesso della licenza di esercizio che viene rilasciata dall'ENAC a seguito di verifiche amministrative, contabili e finanziarie. L'ENAC rilascia anche le autorizzazioni a operatori stranieri di lavoro aereo che svolgono attività in Italia.



Personale di Volo

L'ENAC ha svolto nel corso del 2012 le seguenti attività di certificazione e approvazione:

- rilascio di 68 Special Authorisation per lo svolgimento di attività particolari, come previsto dalla JAR FCL;
- rilascio di 77 approvazioni di programmi di addestramento con riconoscimento crediti addestrativi;

- rilascio di 25 approvazioni di metodi di rispondenza alternativi proposti dalle organizzazioni di addestramento;
- svolgimento di 18 giornate di standardizzazione per esaminatori per le prove in volo;
- emissione di 11 note di policy per la standardizzazione delle procedure e delle interpretazioni della regolamentazione in vigore nel settore FCL;
- certificazione del metodo di assessment per la valutazione delle competenze linguistiche presentati da AOPA Italia e Alitalia.

Alla data del 31 dicembre 2012 le licenze di pilota valide, distinte fra tipologia, categoria di aeromobile e tipo di licenza (nazionale o JAR) sono le seguenti:

| LICENZA | CATEGORIA | TIPO | RILASCIATE NEL 2012 | VALIDE AL 31/12/2012 |
|---------|-----------|------|---------------------|----------------------|
| ATPL | H | J | 20 | 451 |
| ATPL | A | N | 3 | 1260 |
| ATPL | H | N | - | 75 |
| ATPL | A | J | 450 | 4313 |
| CPL | H | J | 90 | 582 |
| CPL | A | N | 3 | 1396 |
| CPL | H | N | 4 | 1088 |
| CPL | A | J | 238 | 1841 |
| GL | SL | N | 132 | 3728 |
| PPL | H | J | 79 | 658 |
| PPL | A | N | 19 | 5535 |
| PPL | H | N | 1 | 822 |
| PPL | A | J | 1061 | 4611 |

Legenda:

| | | | | | |
|------|----------------------------|-----|------------------------|----|------------|
| ATPL | licenza pilota di linea | PPL | licenza pilota privato | A | aereo |
| CPL | licenza pilota commerciale | N | nazionale | H | elicottero |
| GL | licenza pilota aliante | J | JAR | SL | Sail Plane |

ATTIVITÀ DI VERIFICA E AUTENTIFICAZIONE

Nel corso del 2012 sono state rilasciate dall'ENAC 457 note di autenticazione e verifica dei titoli aeronautici.

Sono stati inoltre rilasciati, nell'ambito di accordi con le altre Autorità aeronautiche membri dell'EASA, 42 Modelli 155 nell'ambito delle procedure per il trasferimento dello Stato di Rilascio della Licenza (SOLI).

ESAMINATORI PER LE PROVE IN VOLO

Nel corso del 2012 sono state rilasciate:

- 234 autorizzazioni per esaminatori per abilitazioni per tipo e per classe di aeromobile (TRE/CRE/SFE);
- 117 autorizzazioni di esaminatori per le prove in volo per rilascio di licenze, delle abilitazioni al volo strumentale e delle abilitazioni di istruttore (FE/IRE/FIE).

ISTRUTTORI

Sono state rilasciate 406 abilitazioni di istruttori per le abilitazioni per tipo per elicottero e velivolo e su simulatore di volo (TRI/CRI/SFI).

ESAMI TEORICI PER CONSEGUIMENTO LICENZE AERONAUTICHE PROFESSIONALI (CPL/ATPL) E NON PROFESSIONALI

Nel corso del 2012 sono state svolte 80 sessioni di esami teorici per licenza CPL/ATPL e abilitazione strumentale per velivolo ed elicottero, con una presenza media di 20 allievi per ogni sessione, nelle aule informatiche appositamente attrezzate nelle sedi ENAC di Roma e Milano Malpensa. Presso le sedi periferiche dell'ENAC, invece, sono state 26 le sessioni di esame teorico per il rilascio di licenze non professionali di velivolo, elicottero e alianti, con una presenza media di 18 allievi per ogni sessione.

COOPERAZIONE TECNICA CON ALTRE ISTITUZIONI

Nel corso del 2012 l'ENAC ha organizzato 2 corsi sulla regolamentazione JAR FCL rivolti ai piloti del Centro Sperimentale Volo Aeronautica Militare di Pratica di Mare.

Si è registrata una stretta collaborazione con l'Aeronautica Militare III Reparto SMA per l'implementazione e l'aggiornamento della Convenzione tra l'ENAC e l'Aeronautica Militare (AM) relativamente alla parte FCL.

Diversi incontri si sono tenuti con il Corpo Forestale dello Stato per l'avvio della procedura di certificazione di una loro Training Organisation.

AIR CREW REGULATION

Nel corso del 2012 si è dato avvio al processo di implementazione della normativa EU in materia di Air Crew Regulation, regolamento (UE) n. 1178/2011 e regolamento (UE) n. 290/2012.

PROCEDIMENTI SANZIONATORI

Nel corso del 2012 sono stati 7 i procedimenti disciplinari emessi nei confronti di titolari di licenze di volo per la violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione, conclusi con 6 provvedimenti di sospensione dei titoli aeronautici e una lettera di richiamo.



Albi/Registro del Personale di Volo

| ATTIVITÀ | 2011 | 2012 |
|---|------|------|
| Iscrizioni Albo piloti e tecnici di volo | 193 | 140 |
| Iscrizioni Registro assistenti di volo | 509 | 152 |
| Estratti di iscrizione dagli Albi e dal Registro | 872 | 446 |
| Nomine a Comandanti di velivolo ed elicottero | 69 | 65 |
| Sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per interruzione attività professionale | - | 204 |
| Revoche sospensioni iscritti agli Albi e al Registro per ripresa attività professionale | - | 123 |
| Cancellazioni Albi e Registro | 12 | 15 |

Medicina aeronautica

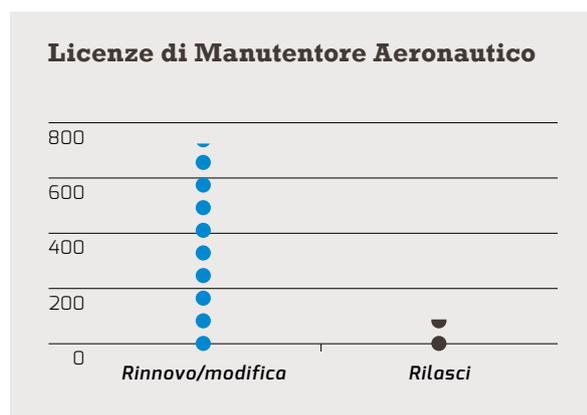
Con il regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici in materia di medicina aeronautica", l'ENAC ha implementato i requisiti JAR-FCL3 emendamento 5 e le relative procedure AGM-JIP resi applicabili per l'idoneità psicofisica per piloti, assistenti di volo, controllori di volo e paracadutisti, formalizzando al contempo nella propria struttura organizzativa l'Aeromedical Section.

L'ENAC ha inoltre emesso la circolare MED-01 che stabilisce i criteri attuativi del Regolamento sopra citato nonché predisposto atti e linee guida rivolti all'utenza, ai centri aeromedici (AeMC) e ai medici esaminatori autorizzati (AME) per un'immediata diffusione delle informazioni, della normativa e della modulistica applicabile.

Nel 2012 sono state rilasciate 101 autorizzazioni per i medici esaminatori, competenti in particolare per gli accertamenti della idoneità psicofisica dei piloti titolari di licenza di volo non commerciale (PPL) e paracadutisti.

Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA)

Nel corso del 2012 l'ENAC ha rilasciato 77 nuove LMA, mentre 705 è il numero totale delle licenze che sono state rinnovate/modificate.



Certificazione prodotti aeronautici

Asseguito del rinnovo del Contratto di Servizio con l'EASA, l'ENAC ha esteso la propria capacità di intervento nel campo della Flight Standard.

L'ENAC in programmi di certificazione gestiti direttamente dall'EASA ha:

- fornito professionisti in Secondment in particolare per gli elicotteri Agusta AW 169 e 189, SCAC Superjet, Bell 429, Elicottero K4A KA-2HT e motore K4A modello V2400-A2HT, elicottero Kamov;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Airbus 320, Eurocopter EC 175;
- partecipato alle attività del Processo MRB per il velivolo ATR 42/72;
- fornito assistenza per la convalida da parte dei Paesi Terzi dei prodotti nazionali per la convalida di aeromobili.

L'ENAC ha condotto attività di certificazione per conto dell'EASA in relazione a 610 progetti e ha emesso più di 200 raccomandazioni di certificazione.

L'Ente ha assicurato inoltre la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale AgustaWestland, Alenia, Alenia Aermacchi, Iniziative Industriali, Piaggio, Mecaer, Tecnam, Vulcanair e per i prodotti per i quali l'ENAC è responsabile per conto dell'EASA come Piper PA-60/PA-31, Bombardier CL415, Bellanca Champion 7, Boeing MD 80, DC 8, Bell 412, 212 e 206.

Nell'ambito della Safety Oversight l'ENAC ha assicurato la sorveglianza delle imprese di progettazione di prodotti di costruzione nazionale: Alenia, Alenia Aermacchi, Alitalia, Avionica, Diesel Jet, Glasfaser, Jet Avionics, LEAT Vitrociset, Northern Avionics, OMA SUD, Piaggio, Mecaer, Tecnam, Testori, Vulcanair.

L'ENAC è stato delegato inoltre dalla Federal Aviation Administration (FAA) al rinnovo dello Special Airworthiness Certificate dell'AgustaWestland 609 (S/N 60002).

Sono state gestite 270 richieste di intervento tecnico ricevute da parte dell'EASA ed emesse:

- 200 Technical Visa per rilascio certificati di approvazione modifiche;
- 11 proposte di approvazione di Flight Condition;
- 14 permessi di volo per aeromobili EASA.

Nell'ambito dell'attività di competenza l'ENAC ha emesso:

- 4 approvazioni modifiche per aeromobili di competenza ENAC;
- 48 permessi di volo per aeromobili ENAC convenzionali;
- 3 permessi di volo per aeromobili UAV;
- 1 riemissione dell'autorizzazione al volo per l'elicottero Tilt Rotor Bell AgustaWestland 609.

ATTIVITÀ DI CERTIFICAZIONE PIÙ SIGNIFICATIVE 2012

COMPLETATE

- Attività di assistenza per certificazione da parte di Autorità straniere:
 - convalida FAA OMA SUD Skycar
 - convalida IAC-AR Piaggio P180
 - convalida IAC-AR AgustaWestland 139
 - convalida IAC-AR AgustaWestland 109
 - convalida FAA Tecnam P2006T

IN CORSO

- Motori:
 - DieselJet TDACR-Varianti
- Aeromobili:
 - Aermatica Anteos
 - UAS Galileo Falco
 - AgustaWestland 109 Serie Modifiche
 - Tecnam P2006T P2002 e P92 modifiche varie
 - Vulcanair P68 Modifiche
 - AgustaWestland 609
 - AgustaWestland 149
 - AgustaWestland 139 nuove varianti
 - EH101 modifiche varie
 - Alenia C27J Major Changes
 - STC EASA
- Eliche:
 - Elica GT-Eliche modello TC-GT-2-250-210-FW

Nel 2012 l'ENAC, nell'ambito delle attività gestite dal Contratto di Servizio con l'EASA, ha fatturato 928.868 Euro.

Relativamente alle attività di consulenza, ricerca e promozione del settore aereo l'Ente ha:

- fornito consulenza nel settore UAS per il progetto Programma di Ricerca SMAT - UAS, tuttora in corso;
- partecipato in attività di ricerca nelle specifiche aree per nuovi materiali compositi nano strutturati, per emissioni vulcaniche e aviazione civile, per carburanti alternativi e per problematiche relative agli unmanned aircraft;

- svolto attività di formazione al CIRA (Centro Italiano Ricerche Aerospaziali) su certificazione software.

PRESCRIZIONI DI AERONAVIGABILITÀ

È stata garantita l'attività informativa verso l'utenza, tramite l'emissione e la pubblicazione sul sito web dell'ENAC di 470 Prescrizioni di Aeronavigabilità / Informative, delle quali 32 Emergency.



Qualificazione dispositivi di addestramento del personale di condotta (FSTD)

Durante il 2012, l'ENAC ha emesso 28 certificati di qualificazione FSTD per simulatori di volo situati sul territorio nazionale e all'estero, per velivoli ed elicotteri. Le qualificazioni iniziali sono state 2 in ambito nazionale e 1 all'estero.

Con l'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1178/2011, emendato dal regolamento (CE) n. 290/2012, dall'aprile 2012 le certificazioni all'estero ricadono sotto la responsabilità dell'EASA. In questo quadro gli esperti dell'ENAC hanno svolto gli accertamenti necessari per l'emissione da parte dell'EASA di 7 certificati di qualificazione per simulatori di volo situati al di fuori della Comunità europea.

Monitoraggio mercato handling

A partire dal 2012 gli scali di Lamezia Terme e Brindisi, che nel corso dell'anno precedente avevano raggiunto la soglia di traffico prevista dall'art. 6 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18 per il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, si sono aggiunti agli altri aeroporti già liberalizzati avviando di conseguenza la competizione tra gli operatori del settore per l'acquisizione di significativi segmenti del nuovo mercato.

AEROPORTI LIBERALIZZATI

Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Cagliari, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Venezia e Verona.

Nel 2012 è stata inoltre accolta la richiesta della Società Aeroporti di Roma SpA di limitare sullo scalo di Roma Ciampino l'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale.

Dall'istruttoria condotta, in considerazione dell'esigua capacità dell'aeroporto e al fine di evitare di compromettere la sicurezza operativa, l'Ente ha ritenuto necessario limitare l'accesso agli operatori per i servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale, in relazione all'assistenza bagagli e all'assistenza operazioni in pista.

Nessuna limitazione è stata disposta per le stesse attività nell'aviazione commerciale e autoproduzione da parte dei vettori.

L'apertura del mercato nel nostro Paese può considerarsi realizzata tenuto conto che, al netto delle disposizioni di revoca/decadenza, le certificazioni in corso di validità al 31 dicembre 2012 risultano 226. Certificati di prestatore di servizi di assistenza a terra nel 2012:

- 38 rilasci
- 16 revoche
- 2 sospensioni

Il mercato dell'handling in Italia è caratterizzato da una notevole parcellizzazione. A differenza degli altri Paesi europei, dove operano pochi handler di dimensioni medio-grandi, infatti dall'analisi effettuata emerge che solo il 30% degli operatori certificati sono full handler (il dato comprende società di gestione e prestatori di servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale), mentre la maggior parte dei soggetti certificati svolge attività relative solo ad alcuni segmenti previsti dall'Allegato A) del D.Lgs. 18/99.

FULL HANDLER

Operatori che espletano l'intera gamma di servizi di handling, così come elencati nell'Allegato A) del D.Lgs. 18/99 nel fornire assistenza:

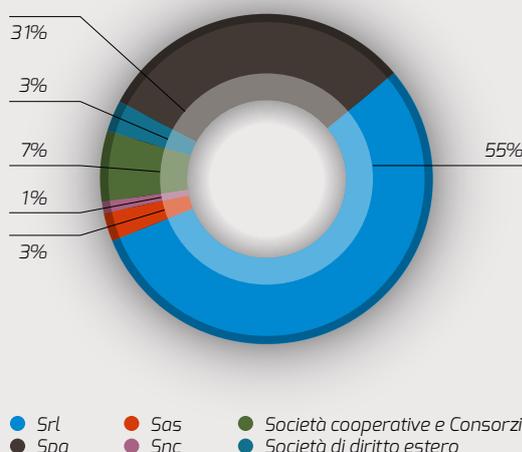
- amministrativa a terra e supervisione;
- passeggeri;
- bagagli;
- merci e posta;
- operazioni in pista;
- pulizia e servizi di scalo;
- carburante e olio;
- manutenzione dell'aereo;
- trasporto aereo;
- ristorazione catering.

La verifica evidenzia che il mercato dell'handling è caratterizzato anche da differenti tipologie societarie e conseguentemente anche da diverse tipologie gestionali.

Il business dei servizi di handling presenta una flessione in termini di giro d'affari a causa della riduzione dei movimenti degli aeromobili dovuta alla sfavorevole congiuntura economica e all'intensa competizione basata sul prezzo delle tariffe offerte.

Le aziende puntano su un'offerta di servizi ampia e articolata, e, anche se vengono introdotte nel gioco competitivo altre variabili (la tempistica, l'affidabilità e la qualità del servizio offerto), la principale resta quella delle tariffe praticate.

Tipologia società di handling 2012



L'elevata competizione determina rapidamente lo spostamento della clientela da una società di handling all'altra, con un impatto negativo sull'attività e la redditività delle aziende, che non sempre riescono a intervenire altrettanto rapidamente sulla struttura dei costi. Tuttavia, l'attività di handling è condizionata anche da fattori ascrivibili ai vettori in termini di puntualità, ai gestori aeroportuali per l'efficienza dei servizi e alla programmazione degli slot per l'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse.

L'insieme degli elementi sopra descritti ha pesantemente minato i risultati economici di tutti gli operatori dei servizi di assistenza a terra nel 2012 e rappresenta una seria ipoteca sul 2013 per la stessa continuità di alcune aziende.

Quasi tutte le aziende hanno in corso procedure per la gestione di crisi aziendali, attraverso gli ammortizzatori sociali, e gli scenari occupazionali sono fortemente critici. Per rispondere alle esigenze di informazione e trasparenza circa i progressi compiuti nell'implementazione della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra nei confronti dei diversi soggetti a vario titolo interessati, in primo luogo degli attori direttamente coinvolti quali gli handler, i vettori e i gestori, l'ENAC pubblica sul proprio sito istituzionale l'elenco degli handler presenti su ciascun aeroporto e le categorie di servizi che sono autorizzati a espletare.

Sorveglianza imprese estere

Nell'ambito del Contratto di Servizio firmato con l'EASA, l'ENAC ha svolto attività di certificazione e di sorveglianza su imprese di manutenzione e produzione in Paesi extra-europei. In particolare è stata effettuata l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni delle imprese China Air Lines (Taiwan) e Tap (Brasile), Tusas Aerospace Industries e Selex in Turchia. È inoltre stata completata l'attività per la prima certificazione delle imprese: Aircompany Tatarstan, Tulpar Technics e Tulpar Interiors in Russia, Challenge Airport in Ucraina, Sobraer Sonaca e Goodrich in Brasile, ST Aerospace in Cina.

Certificazione e sorveglianza in Italia

L'ENAC, con le proprie strutture centrali e territoriali, svolge l'attività di sorveglianza continua sulle imprese aeronautiche attraverso lo strumento del Piano Nazionale di Sorveglianza sulle Imprese che, tenendo presente i requisiti normativi imposti dai regolamenti comunitari, stabilisce modalità, condizioni e frequenze degli interventi di controllo.

L'obiettivo del Piano è quello di evidenziare non solo gli aspetti formali e documentali relativi al rispetto dei requisiti normativi e delle eventuali non conformità rilevate, ma di verificare, anche a campionatura, le reali condizioni di svolgimento dei processi prevenendo la presenza di un ispettore ENAC nei momenti fondamentali delle attività operative e tecniche.

Il programma di sorveglianza prevede, tra l'altro, due principali tipologie di attività ispettive:

- Audit di sistema che consiste in verifiche ispettive condotte sull'organizzazione, sulle infrastrutture, sul personale, sulle attrezzature, sulle documentazioni e sulle procedure, al fine di verificarne la rispondenza ai requisiti di certificazione;
- Audit di processo/prodotto che vengono effettuati per verificare le effettive condizioni di svolgimento dei processi tecnici e operativi; in particolare sugli ae-

romobili tali audit sono condotti durante le manutenzioni, nel corso delle brevi soste in rampa in attesa di imbarcare i passeggeri e nel corso dei voli di linea.

- Il panorama delle imprese in possesso di certificazione si può riassumere nella tabella seguente.

| Imprese certificate | | | |
|---|------------|------------|------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 |
| Airports | 46 | 46 | 46 |
| Continuing airworthiness management Organizations sub part F | 52 | 52 | 48 |
| Continuing airworthiness management Organizations sub part G | 86 | 90 | 85 |
| Continuing airworthiness management Organizations (private aircrafts) | 75 | 76 | 82 |
| Aircraft Air Operator Certificate | 52 | 52 | 49 |
| Helicopter Air Operator Certificate | 37 | 40 | 38 |
| Parachute maintenance organization | 28 | 27 | 26 |
| Design Organizations Approval | 16 | 11 | 8 |
| Flight Training Organization | 44 | 48 | 54 |
| Aerial Work Organization | 104 | 104 | 104 |
| Laboratory | 6 | 6 | 6 |
| Flight Training Organization for Private Pilot Licence | 81 | 92 | 88 |
| Aircraft Maintenance Organization | 163 | 163 | 161 |
| Personnel Maintenance Training Organization | 9 | 11 | 11 |
| Production Organizations Approval sub part F | 5 | 3 | 5 |
| Production Organizations Approval sub part G | 47 | 47 | 41 |
| Type Rating Training Organization | 23 | 30 | 31 |
| Totale | 874 | 898 | 883 |

Di seguito viene riassunta l'attività di sorveglianza e di certificazione effettuata dall'ENAC nel triennio 2010 - 2012:

| ANNO | TOTALE AUDIT |
|------|--------------|
| 2010 | 2518 |
| 2011 | 2474 |
| 2012 | 1991 |

Si evidenzia che la riduzione del numero degli audit è collegata soprattutto alla diminuzione delle imprese sul mercato dovuta alla crisi economica che ha colpito in modo particolare il settore dell'aviazione civile. Per poter meglio interpretare i dati numerici della tabella suindicata pare utile rappresentare che il Piano Nazionale di Sorveglianza ha modulato nel tempo gli interventi di verifica tecnico-operativa in funzione di una serie di parametri che tra gli altri vanno dalla tipologia e dimensione dell'impresa, alla composizione della flotta, alla varietà di prodotto mantenuto o costruito.

in funzione della tipologia di ispezione e dell'impiego degli aeromobili è evidenziata nei grafici seguenti. Il programma ACAM rappresenta un importante cambiamento nel ruolo dell'ENAC in materia di controlli di navigabilità. La certificazione diretta del singolo aeromobile è sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione dei relativi risultati per la razionalizzazione degli interventi successivi. Il sistema di sorveglianza attraverso la misura delle prestazioni e delle criticità permette di ottimizzare le risorse migliorando i livelli di sicurezza complessivi.

Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

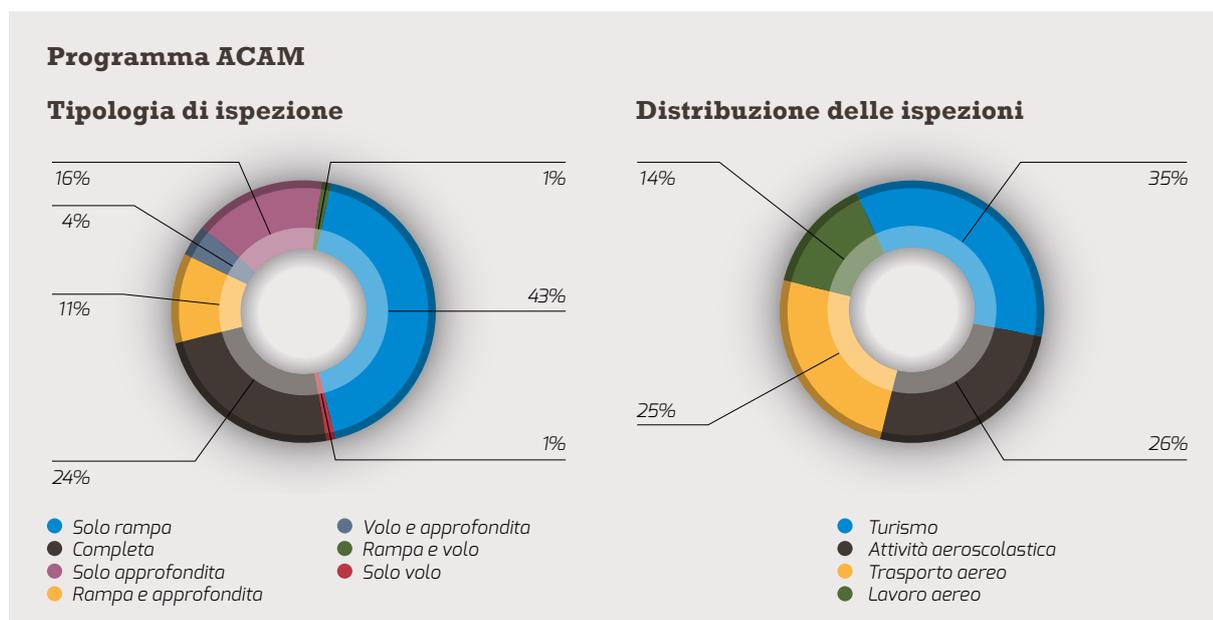
È stata garantita l'attività di monitoraggio dello stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale mediante il programma ACAM avviato nel 2011 così come previsto dal regolamento (EU) dell'EASA Implementation Rule Part M.

Nell'anno 2012 sono state effettuate 268 ispezioni da parte dell'ENAC che hanno comportato un impegno complessivo di professionisti pari a circa 550 giorni di lavoro. La distribuzione percentuale delle ispezioni

Programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

Il programma SAFA, che consiste in ispezioni di rampa agli aeromobili in transito negli aeroporti europei, è parte del programma di sicurezza della Comunità europea.

L'articolo 9 del regolamento base (CE) n. 216/2008 richiede il rispetto degli standard ICAO per gli aeromobili in transito sugli aeroporti comunitari. Attraverso il programma SAFA la Commissione europea si è dotata di uno strumento di controllo dell'applica-



zione di tale articolo. L'applicazione a partire dall'ottobre 2014 della normativa attuativa, regolamento (UE) n. 965/2012, darà un assetto definitivo alla materia, riprendendo peraltro la quasi totalità delle procedure e delle linee guida già applicate fino ad oggi. Il programma SAFA, che ormai si configura come attività istituzionale dell'ENAC, prevede una pianificazione sistematica e puntuale nonché un'analisi dei risultati efficace ai fini dell'incremento della sicurezza delle operazioni di volo nel nostro Paese in relazione alle ispezioni, alle azioni di follow-up e alle comunicazioni periodiche che occorre fornire alla Commissione e all'EASA. Tutto questo quale contributo significativo alla sicurezza delle operazioni di volo in Europa. L'attività ispettiva prosegue con quella di reporting: i rilievi fatti vengono inseriti in un rapporto e i dati registrati confluiscono in un unico database europeo consultabile da ciascun Stato membro. L'ENAC partecipa al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione europea (ASC - Air Safety Committee) che si occupa, tra l'altro, della gestione del programma SAFA e prende parte ai diversi gruppi di lavoro istituiti in ambito europeo allo scopo di perfezionare

e standardizzare l'attività di sorveglianza. Tra i gruppi più significativi: l'ESSG (European SAFA Expert Steering Group) e l'IDEA (In DEpth Analysis) Expert Group. I dati raccolti attraverso il programma SAFA sono utilizzati dagli Stati membri come informazioni utili per la compilazione della Black List comunitaria. La Black List, nata nel 2006 da un'iniziativa dell'Unione europea, vuole essere uno strumento di tutela del passeggero dai rischi legati al volo: la lista nera segnala, infatti, le compagnie aeree extracomunitarie che non soddisfano i requisiti di sicurezza stabiliti a livello comunitario e impone ai vettori indicati divieto operativo su tutto il territorio della Comunità. L'aggiornamento periodico della lista consente di fornire ai passeggeri informazioni sempre attuali in materia di sicurezza. È possibile conoscere l'elenco dei vettori inseriti nella Black List visitando il sito istituzionale dell'ENAC oltre che la pagina Mobilità e Trasporto del sito web della Commissione europea.

ATTIVITÀ ISPETTIVA

Di seguito si riportano i dati elaborati relativi all'atti-

Programma SAFA Sintesi attività ispettiva dell'ultimo triennio

| | 2010 | | 2011 | | 2012 | |
|------------------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|
| | UE | Extra UE | UE | Extra UE | UE | Extra UE |
| Ispezioni totali | 411 | 412 | 449 | 368 | 498 | 359 |
| | 50% | 50% | 55% | 45% | 58% | 42% |
| | 823 | | 817 | | 857 | |

Ispezioni 2012 per aeromobili, operatori e Stati

| | 2010 | | 2011 | | 2012 | |
|------------------------|------------------------|----------|------------------------|----------|------------------------|----------|
| | UE | Extra UE | UE | Extra UE | UE | Extra UE |
| Aeromobili ispezionati | 379 | 352 | 428 | 331 | 461 | 323 |
| | 731 | | 759 | | 784 | |
| Operatori ispezionati | 134 | 165 | 186 | 167 | 228 | 167 |
| | 45% | 55% | 53% | 47% | 58% | 42% |
| | 309¹ | | 353² | | 395³ | |
| Stati ispezionati | 26 | 51 | 26 | 59 | 26 | 57 |

¹ Di cui 299 commerciali e 10 privati. La ripartizione percentuale è solo relativa agli operatori commerciali

² Di cui 340 commerciali e 13 privati

³ Di cui 368 commerciali e 18 privati

attività ispettiva condotta nel nostro Paese nell'ambito del programma SAFA. Le ispezioni totali effettuate nel corso del 2012 sono state 857.

I risultati registrati nell'anno vanno interpretati alla luce di un significativo cambiamento nella pianificazione generale delle ispezioni, avvenuto negli ultimi due anni. Nel 2011, infatti, è stata elaborata una pianificazione centrale che non si è limitata a fissare il numero minimo di ispezioni da effettuare sui singoli aeroporti, ma ha stabilito un numero minimo e massimo di ispezioni per operatore basato su una formula che tiene conto di:

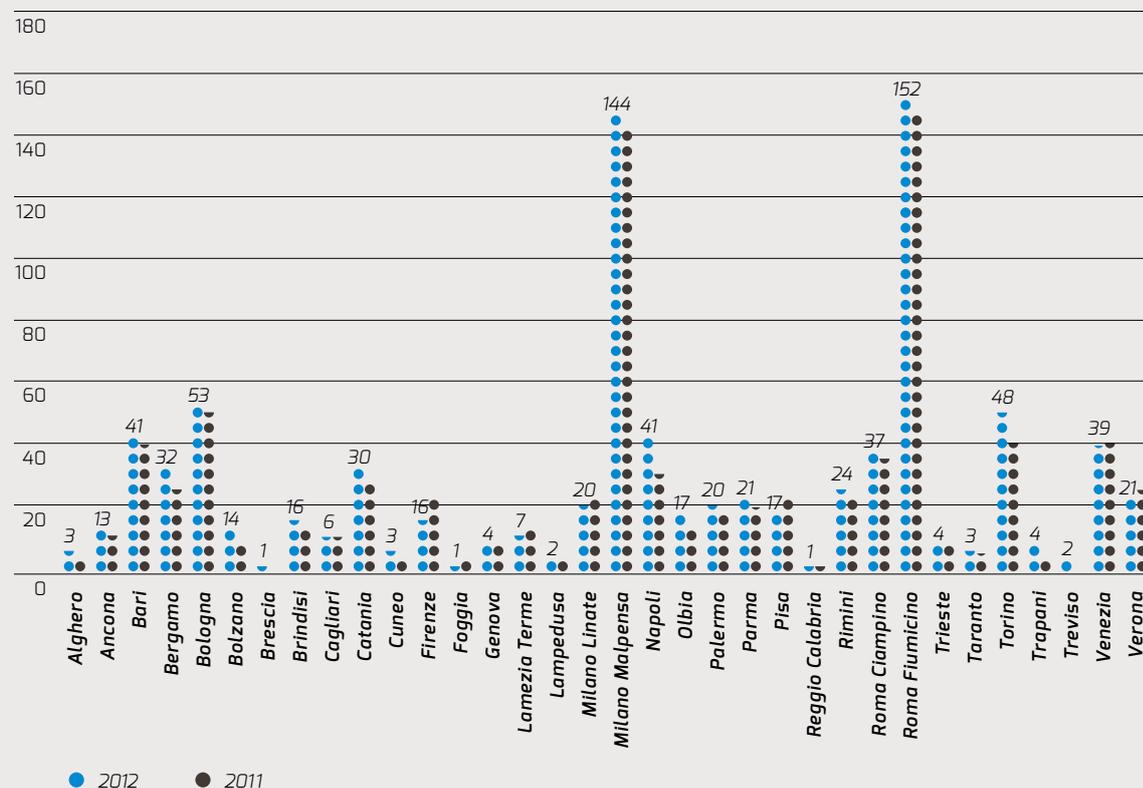
- numero di atterraggi effettuato nell'anno su aeroporti italiani;
- ultimo ratio registrato nella Regular Data Analysis effettuata dall'EASA;
- presenza nella priority list EASA nelle ultime due rilevazioni.

Tale pianificazione ha determinato una più equa distribuzione delle ispezioni fra i vari operatori stabilendo

un criterio oggettivo indipendente dalle opinioni personali degli ispettori. Di conseguenza, il maggior traffico effettuato da operatori europei unitamente alle performance negative di alcuni operatori della UE hanno riportato la maggioranza dell'attività ispettiva su aeromobili e operatori dell'Unione europea. Questo trend, già presente nel 2011, si è ulteriormente confermato nel 2012: confrontando i dati 2012 con il 2010 si nota che a fronte di un leggero incremento del numero di ispezioni pari al 4%, si registra un significativo aumento (+25%) del numero degli operatori ispezionati. La ricerca della maggior copertura possibile degli operatori in transito nel nostro Paese ha conseguentemente spostato circa l'8% delle ispezioni dagli operatori extraeuropei a quelli della UE.

L'attività media è stata di circa 71 ispezioni/mese, con una distribuzione durante l'anno non sempre proporzionale ai flussi di traffico: il mese con più ispezioni è stato luglio (106), mentre il mese con minore attività è stato dicembre (38).

Ispezioni SAFA per aeroporto



L'attività del 2012 ha interessato 34 aeroporti assicurando una copertura del territorio nazionale in linea con i risultati degli anni precedenti.

A titolo di confronto si riporta nella tabella seguente l'attività ispettiva svolta nell'ultimo triennio da tutti gli Stati partecipanti al programma SAFA.

| Programma SAFA - Attività ispettiva Stati partecipanti | | | | | |
|---|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| STATO | AUTORITÀ | 2010 | 2011 | 2012 | TOTALE |
| Albania | CAA-AL | 14 | 27 | 37 | 78 |
| Armenia | GDCA | 39 | 50 | 56 | 145 |
| Austria | ACG | 463 | 421 | 435 | 1.319 |
| Azerbaijan | SCCA | 11 | 29 | 0 | 40 |
| Belgium | BCAA | 147 | 217 | 251 | 615 |
| Bosnia | BH-DCA | 12 | 1 | 20 | 33 |
| Bulgaria | BUL | 117 | 116 | 123 | 356 |
| Croatia | CAACRO | 123 | 100 | 120 | 343 |
| Cyprus | CAACYP | 89 | 123 | 277 | 489 |
| Czech Republic | OK | 181 | 165 | 153 | 499 |
| Denmark | CAADK | 69 | 80 | 63 | 212 |
| Estonia | EST | 41 | 46 | 60 | 147 |
| Finland | CAAFIN | 116 | 128 | 154 | 398 |
| France | DGAC/F | 2.691 | 2.637 | 2.426 | 7.754 |
| Georgia | CAAGEO | 15 | 22 | 30 | 67 |
| Germany | LBA/D | 1.444 | 1.339 | 1.184 | 3.967 |
| Greece | HCAAGR | 420 | 123 | 330 | 873 |
| Hungary | CAAHUN | 22 | 38 | 66 | 126 |
| Iceland | FMSIS | 18 | 31 | 20 | 69 |
| Ireland | IAA | 70 | 113 | 125 | 308 |
| Italy | ENAC-IT | 823 | 817 | 857 | 2.487 |
| Latvia | CAALAT | 54 | 38 | 41 | 133 |
| Lithuania | CAIEY | 32 | 51 | 40 | 123 |
| Luxembourg | MOTLUX | 58 | 64 | 69 | 191 |
| Macedonia | CAAFYRM | 12 | 20 | 18 | 50 |
| Malta | CAAMA | 10 | 21 | 6 | 37 |
| Moldova | CAAMD | 6 | 5 | 0 | 11 |
| Monaco | CAAMC | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Netherlands | CAA-NL | 258 | 270 | 303 | 831 |
| Norway | CAA-N | 140 | 58 | 44 | 242 |
| Poland | CAO | 166 | 379 | 300 | 845 |
| Portugal | INAC/P | 195 | 162 | 191 | 548 |
| Republic of Serbia | CADRS | 76 | 100 | 100 | 200 |
| Romania | RCAARO | 92 | 139 | 116 | 347 |
| Slovakia | CAA-SR | 52 | 53 | 84 | 189 |
| Slovenia | MPZSLO | 45 | 47 | 49 | 141 |
| Spain | AESA-E | 931 | 971 | 930 | 2.832 |
| Sweden | SCAA | 104 | 112 | 94 | 310 |
| Switzerland | FOCA | 358 | 473 | 466 | 1.297 |
| Turkey | DGCATR | 1.046 | 505 | 267 | 1.818 |
| Ukraine | SDAT | 34 | 112 | 109 | 255 |
| United Kingdom | CAA-UK | 1.108 | 1.069 | 1.130 | 3.307 |
| Totale | | 11.703 | 11.272 | 11.144 | 34.119 |

Programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft)

Nel 2012 è proseguita l'attività ispettiva del programma SANA, la versione nazionale del programma di ispezioni di rampa SAFA, applicabile agli aeromobili impiegati dai vettori nazionali, che ha tuttavia subito un'ulteriore riduzione all'avvio del Programma ACAM.

Attività ispettiva nell'ambito del programma SANA

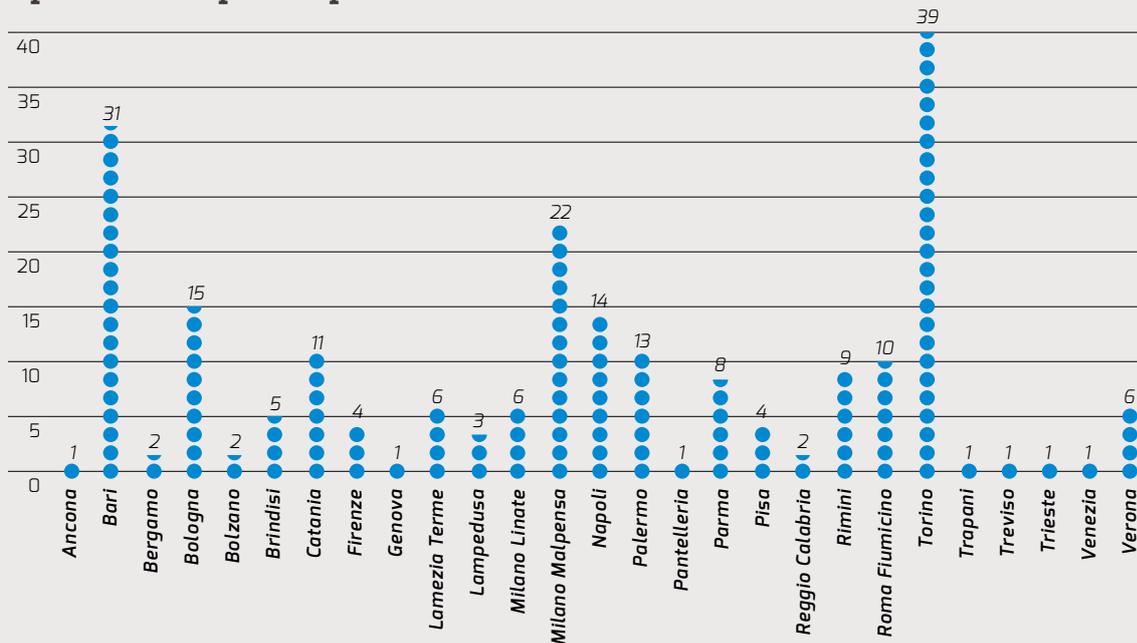
| | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------|------|------|------|
| Ispezioni | 353 | 260 | 219 |
| Aeromobili ispezionati | 257 | 214 | 187 |
| Operatori ispezionati | 39 | 32 | 29 |

beni mobili registrati. Tale funzione viene assicurata attraverso la tenuta del RAN e del Registro delle Costruzioni.

Il RAN è il pubblico registro degli aeromobili civili. Ogni aeromobile, per ottenere l'immatricolazione (primo requisito richiesto dal Codice della Navigazione per rendere l'aeromobile navigabile), deve essere iscritto nel RAN, che ha la funzione di ufficializzare e rendere pubblici, e quindi opponibili verso terzi, tutti gli atti costitutivi, modificativi e restrittivi della proprietà, nonché quelli relativi all'utilizzo dell'aeromobile.

La cancellazione di un aeromobile dal RAN avviene solo quando si verifica una delle seguenti

Ispezioni SANA per aeroporto 2012



RAN (Registro Aeronautico Nazionale) e Registro delle Costruzioni

L'ENAC svolge la funzione di conservatoria dei registri degli aeromobili civili immatricolati in Italia, ai quali il Codice Civile attribuisce lo status di

condizioni:

- l'aeromobile è distrutto o demolito;
- l'aeromobile viene iscritto nel Registro di altro Paese comunitario;
- l'aeromobile diventa di proprietà di un soggetto extracomunitario.

Nel Registro delle Costruzioni, vengono invece iscrit-

ti gli aeromobili per i quali viene intrapresa la costruzione da parte di soggetti comunitari (ditte o privati) sotto il controllo tecnico dell'ENAC. Svolge la stessa funzione del RAN. A completamento della costruzione, l'aeromobile deve essere iscritto nel RAN o, in caso di vendita all'estero, nel Registro dello Stato di immatricolazione.

Le trascrizioni riportate in entrambi i Registri sono pubbliche e vengono fornite a chiunque ne faccia richiesta.

| ATTIVITÀ RAN / REGISTRO COSTRUZIONI | 2012 |
|--|-------|
| Iscrizioni registro costruzione | 185 |
| Immatricolazioni | 58 |
| Passaggi proprietà | 262 |
| Variazione sede legale/residenza | 70 |
| Ipotecche | 28 |
| Atti esecutivi, provv. cautelari, fermi amministrativi | 11 |
| Cessione utilizzo aeromobili | 262 |
| Autorizzazione demolizione | 9 |
| Deregistrazioni | 119 |
| Annotazioni | 13 |
| Visure/certificazioni | 3.032 |

Visite ispettive da parte di organismi internazionali

L'ENAC assicura le attività finalizzate alle visite di standardizzazione dell'ICAO e dell'EASA e il mantenimento degli accreditamenti EASA nei settori di competenza.

VISITA CMA ICAO

Nel dare seguito all'implementazione del CMA (Continuous Monitoring Approach), l'ENAC ha definito, con il coinvolgimento dell'ANSV, un progetto di durata biennale che dovrà portare l'Italia a soddisfare i requisiti dell'ICAO in materia. Ciò prevede l'inserimento di una considerevole mole di dati nella banca dati ICAO appositamente predisposta che consentirà all'Organizzazione di avere un quadro completo sull'adeguatezza del sistema di safety oversight nazionale.

Tale attività vede necessariamente un coordinamento continuo con l'EASA e l'ICAO per rappresentare in modo adeguato le modalità di rispondenza della normativa comunitaria a quella ICAO.

VISITE DI STANDARDIZZAZIONE E ACCREDITAMENTI EASA

Nel mese di giugno 2012 l'ENAC ha ricevuto la visita ispettiva di accreditamento EASA per le attività previste dal Contratto di Servizio che include oltre alle attività di omologazione di aeromobili, componenti e parti progettate e costruite in Italia, anche la qualificazione di simulatori di volo, dei Centri di Medicina Aeronautica, delle imprese di produzione e manutenzione che hanno la loro base principale in Paesi Terzi. Inoltre l'ENAC ha fatto parte di un team di standardizzazione in Ungheria per la verifica dell'applicazione del Regolamento Parte FCL per conto dell'autorità ungherese.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nell'ambito della safety l'ENAC ha svolto le seguenti attività di formazione esterna:

- 2 corsi per il personale impiegato nelle organizzazioni di progettazione;
 - 1 corso al personale dell'Aeronautica Militare sulle procedure di certificazione degli aeromobili civili;
 - 1 corso per Program Manager;
 - 2 Recurrent Training per il personale impiegato in certificazioni di tipo;
 - 3 corsi al CIRA sugli aspetti di certificazione.
- Riguardo l'FCL, l'ENAC ha svolto invece la seguente formazione rivolta all'utenza interna ed esterna:
- 2 corsi per il personale aeroportuale addetto al settore FCL;
 - 3 Workshop per rappresentanti delle organizzazioni di addestramento in materia di Air Crew Regulation;
 - 1 corso/Workshop per gli ispettori di volo in materia di Air Crew Regulation.

IL MASTER IN GESTIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE

L'ENAC, oltre all'attività di formazione continua del personale interno svolta in accordo ai requisiti dell'ICAO e dell'EASA, ha nel 2012 proseguito ad erogare, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma La Sapienza e con la partecipazione di enti e organizzazioni di settore, un Master in Gestione dell'aviazione civile, che abbraccia tutte le attività istituzionali dell'Ente.

Il Master prevede circa 450 ore di docenza d'aula seguite da uno stage di 6 mesi presso industrie di settore. L'Ente riconosce dei crediti ai partecipanti al Master sulla base dei requisiti previsti dalle norme vigenti per ricoprire incarichi di responsabilità in imprese aeronautiche.

Wildlife strike

Per garantire la sicurezza degli aeroporti italiani e fronteggiare il problema del wildlife strike, in Italia dal 1987 opera il BSCI (Birdstrike Committee Italy), formalmente riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti e ricostituito poi nel 2001 nell'ambito dell'ENAC. Allo scopo di mantenere i contatti con i diversi settori aeronautici del Paese e di incrementare le conoscenze sulla materia, il BSCI si interfaccia periodicamente con un Comitato di esperti nominati dagli stakeholder interessati.

In Italia è stato possibile raccogliere ed elaborare dati statistici in modo sistematico a partire dal 2002. Dalle analisi di questi dati si è potuto stabilire che circa il 90% degli impatti riportati per l'aviazione civile risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio; ciò è dovuto, tra le varie cause, anche al fatto che le aerostazioni costituiscono un habitat ideale per molte specie or-

nitiche, tra cui gabbiani, storni e vari uccelli rapaci: tutte specie molto pericolose per la navigazione aerea.

WILDLIFE STRIKE

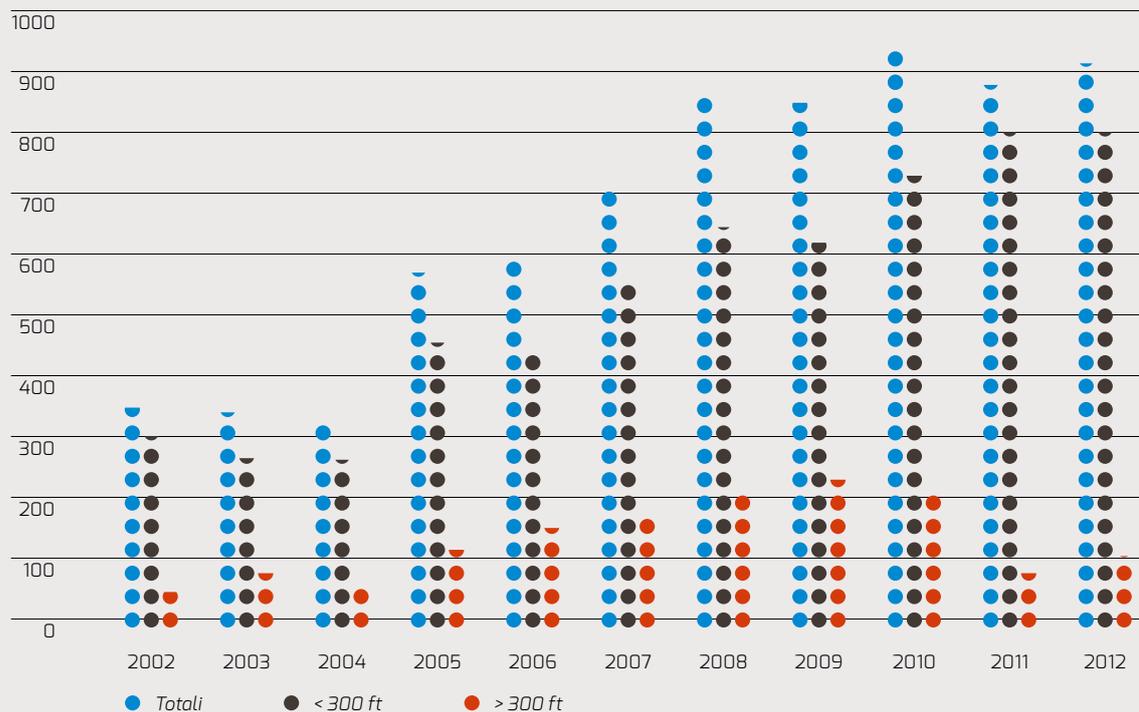
Per wildlife si intende l'impatto violento tra un aeromobile e uno o più volatili o altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi, sia in termini di sicurezza della navigazione che di costi economici correlati all'evento.



Impatti suddivisi per quota anni 2002-2012

| ANNO | <300 ft | >300 ft | TOTALI RIPORTATI |
|------|---------|---------|------------------|
| 2002 | 302 | 46 | 348 |
| 2003 | 267 | 75 | 342 |
| 2004 | 263 | 54 | 317 |
| 2005 | 456 | 117 | 573 |
| 2006 | 438 | 150 | 588 |
| 2007 | 546 | 162 | 708 |
| 2008 | 646 | 211 | 857 |
| 2009 | 620 | 231 | 851 |
| 2010 | 719 | 209 | 928 |
| 2011 | 802 | 79 | 881 |
| 2012 | 801 | 105 | 906 |

Impatti suddivisi per quota anni 2002-2012



Per quanto riguarda l'anno 2012, i dati relativi non possono essere considerati ancora definitivi, per cui potrebbero subire qualche piccola variazione, ma in ogni caso sono già sufficienti per definire le linee di tendenza a livello nazionale nei principali aeroporti. La tendenza confermata negli anni vede un sensibile aumento delle segnalazioni di birdstrike. Anche il 2012 conferma questa tendenza; a fronte di un numero di segnalazioni di eventi al di sotto dei 300 ft sostanzialmente invariato si è registrato un decremento del numero totale di movimenti di traffico aeroportuale (- 4,5%) a livello nazionale. La causa di tale incremento è da ricercare probabilmente in una maggior presenza di fauna selvatica in ambito aeroportuale. Può essere interessante notare che anche oltre oceano è stato registrato un aumento del fenomeno del birdstrike. La FAA ha infatti pubblicato recentemente dati aggiornati sugli impatti in alcuni aeroporti americani scelti a campione, con risultati sorprendenti: i bird-strike sono quintuplicati negli ultimi decenni, nonostante l'evoluzione delle tecniche di allontanamento e la tecnologia impiegata sia sempre più sofisticata.

Le principali attività dell'ENAC nel 2012, attraverso il BSCI, sono principalmente consistite in:

- valutazione delle ricerche di tipo naturalistico ambientale predisposte dai gestori aeroportuali (ricerche valutate 3);
- valutazione e approvazione dei piani di prevenzione e controllo predisposti dai gestori aeroportuali (procedure valutate e approvate 7);
- valutazione dei singoli riporti di impatto con volatili e altra fauna selvatica trasmessi dagli operatori;
- elaborazione e predisposizione dei dati del 2011 da trasmettere all'ICAO in formato elettronico nell'ambito del programma IBIS;
- elaborazione e analisi dati statistici impatti e produzione relazione annuale 2011 sul fenomeno a livello nazionale nei principali aeroporti;
- produzione sistema di monitoraggio rateo di rischio bird strike nei principali aeroporti con dati costantemente aggiornati;
- visite di controllo in alcuni aeroporti conseguenti ad analisi dati di rischio con sistema di monitoraggio;
- supporto e consulenza alle articolazioni centrali e

- periferiche dell'ENAC per ogni questione relativa alla gestione del problema wildlife strike, tra cui il problema della pericolosità delle fonti attrattive in zone limitrofe agli aeroporti (in particolare discariche e cave), relazionandosi con le competenti autorità locali;
- supporto e consulenza ai Team ispettivi e certificativi dell'ENAC per questioni relative ai piani antivolantili dei gestori aeroportuali;
- implementazione dell'indice di rischio di bird strike,

denominato BRI, già oggetto dell'aggiornamento sia del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti nell'emendamento 8 che della circolare ENAC APT 01 nella revisione B, concernenti l'argomento.

La definizione del BRI è stato oggetto di presentazione all'annuale convegno specialistico che si è tenuto in Norvegia nel 2012 sollevando un notevole interesse tra i partecipanti.

Twinning Project Italia - Albania

Nel corso del 2012 è proseguita da parte dell'ENAC l'attività di affiancamento all'Aviazione Civile Albanese (ACAA) di cui al Twinning Project "Support to Albanian Civil Safety Management System". I Twinning Project sono programmi di gemellaggio istituzionale, finanziati dall'Unione europea, con cui la UE assiste i Paesi in via di adesione su specifiche tematiche; si attuano tramite una stretta collaborazione tra l'Amministrazione del Paese beneficiario e la controparte. L'ENAC, aggiudicatario del bando europeo nel 2009, in base al regolamento (CE) n. 787/2007, agisce come Ente di supporto alla ACAA per lo sviluppo della safety nel trasporto aereo dell'Albania.

Il progetto, che vede un finanziamento da parte dell'Unione europea pari a 1 milione di euro è terminato nel mese di marzo 2013. L'obiettivo principale è stato quello di supportare la ACAA nell'adozione e nell'attuazione delle norme comunitarie in materia di safety, affiancando le risorse umane impiegate per lo sviluppo delle competenze in materia di aeronavigabilità, di operazioni volo, di rilascio e gestione licenze e di occurrence reporting.

L'aggiornamento dei requisiti dell'Aviazione Civile Albanese, infatti, insieme al miglioramento delle capacità di supervisione dell'Autorità nel rappre-



sentare temi vitali per lo sviluppo del trasporto aereo nazionale, permetteranno una conformità alle norme europee. Aspetto, questo, alla base del programma comunitario che ha istituito i progetti di gemellaggio istituzionale.

Oltre alla safety sono in corso iniziative anche nei settori della security e del traffic management. Il progetto ha visto il coinvolgimento di una risorsa professionale, residente a Tirana, e un totale di otto esperti nelle varie discipline. Le attività più significative realizzate:

- analisi di circa 60 tra regolamenti e procedure nazionali albanesi;
- sviluppo di circa 80 proposte di adozione di regolamenti e procedure in linea con gli standard europei;
- predisposizione di proposte organizzative incluse mission, vision e values, rulemaking e gestione dei processi;
- somministrazione di 12 corsi di formazione e relativi test per un totale di 65 partecipanti;
- conduzione di circa 70 interventi di practical e on the job training per un totale di circa 30 giornate.

Attività normativa

Nel settore della safety (navigabilità degli aeromobili, licenze del personale di volo e di manutenzione, operazioni di volo, certificazione dei prodotti aeronautici ed aeroporti), l'ENAC ha attuato la razionalizzazione dei prodotti normativi tradizionali secondo logiche di semplificazione, di efficacia e di ottimizzazione delle risorse disponibili.

In quest'ottica è stato attivato un nuovo strumento di regolazione del settore, complementare a quelli esistenti, teso a garantire accessibilità, tempestività e trasparenza delle comunicazioni verso l'esterno: La Nota Informativa.

Nel corso del 2012 sono state emesse 15 Note Informative.



| NOTA INFORMATIVA | SETTORE DI INTERESSE | OGGETTO |
|------------------|-------------------------|--|
| NI/2012/016 | APT, ATM, LIC, NAV, OPV | Regole dell'Aria Europea Reg. (UE) n. 923/2012 - Applicazione differita al 4 dicembre 2014 |
| NI/2012/015 | LIC, NAV, OPV | Iniziativa per la sicurezza la European Strategic Safety Initiative (ESSI) |
| NI/2012/014 | LIC, NAV, OPV | Entrata in vigore del Regolamento EASA per le operazioni di volo |
| NI/2012/013 | LIC, OPV | Tempi di volo e di servizio - Applicabilità Circolare ENAC OPV 20 |
| NI/2012/012 | LIC, NAV, OPV | Regolamento (UE) n. 593/2012 - "Processo ELA" e "modifiche e riparazioni standard" |
| NI/2012/011 | LIC, NAV, OPV | Regolamento (UE) n. 748/2012 - Parte 21 - Argomenti vari |
| NI/2012/010 | APT, ATM, LIC, NAV, OPV | Approvazione alle operazioni "RNP APCH" |
| NI/2012/008 | ATM, LIC, NAV | Rilascio di permesso di volo per aeromobile a pilotaggio remoto per l'effettuazione di attività sperimentale |
| NI/2012/007 | LIC | Language Proficiency Requirements - Informazioni per i piloti e i centri di addestramento al volo |
| NI/2012/006 | NAV, OPV | Licenze di Manutentore Aeronautico - Regolamento (CE) 1149/2011 |
| NI/2012/005 | LIC, OPV | Air Crew Regulation - Applicazione dei Regolamenti (UE) 1178/2011, (UE) 290/2012 sui requisiti tecnici e sulle procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'Aviazione Civile |
| NI/2012/004 | OPV, LIC, NAV | Rilascio dell'ARC da parte dell'Enac per aeromobili già immatricolati |
| NI/2012/003 | NAV | Licenze di Manutentore Aeronautico - Limitazioni "Excluding Glass Cockpit" e "AV3 Excluding Ramp Test" |
| NI/2012/002 | OPV, LIC, NAV | Regolamenti attuativi EASA nel settore Operazioni di Volo |
| NI/2012/001 | Tutti | Adozione di nuovi strumenti informativi Enac in materia di sicurezza del volo |

REGOLAMENTI E CIRCOLARI ENAC EMESSI NEL 2012 IN AMBITO SAFETY:

Regolamenti emessi: 2

- Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici" - Edizione 1. Rev. 1 del 17 maggio 2012
- Regolamento Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra - Edizione 5 del 23 aprile 2012

Circolari emesse : 2

SERIE ECONOMICO, AMMINISTRATIVO, LEGALE (EAL): 1

- **EAL 21** del 21 dicembre 2012 - Trascrizione ed annotazione degli atti nel Registro Aeronautico Nazionale e nel Registro delle Costruzioni

SERIE MEDICINA AERONAUTICA (MED): 1

- **MED 01** del 21 dicembre 2012 - Attuazione del Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici"



