



# **Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile**

## **State Safety Programme – Italy**

**Edizione 4**



---

# Programma Nazionale per la *Safety* dell'Aviazione Civile

**State Safety Programme – Italy**

**Edizione 4**

GLOSSARIO ACRONIMI .....	4
DEFINIZIONI .....	6
STATE SAFETY POLICY .....	9
PREMESSA.....	10
CAPITOLO 1 - Introduzione .....	11
CAPITOLO 2 - IL CONTESTO ISTITUZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA.....	13
2.1 Italia quale Stato contraente dell'ICAO.....	13
2.2 L'European Civil Aviation Conference - ECAC .....	13
2.3 Ruoli e funzioni nel sistema dell'Aviazione Civile Italiana .....	14
2.4 Altri soggetti pubblici e privati che operano nel settore della sicurezza dell'Aviazione Civile Italiana .	16
2.5 L'Unione Europea, l'EASA e la regolazione europea della <i>Safety</i> .....	18
CAPITOLO 3 - POLITICHE E OBIETTIVI DI SAFETY DELLO STATO ITALIANO IN TEMA DI AVIAZIONE CIVILE.....	21
3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di <i>Safety</i> per l'aviazione civile.....	21
3.1.1 Premessa .....	21
3.1.2 Normativa internazionale.....	21
3.1.3 Normativa dell'Unione Europea .....	21
3.1.4 Normativa nazionale.....	23
3.2 La politica italiana in tema di <i>Safety</i> per l'Aviazione Civile .....	25
3.2.1 La <i>Safety Policy</i> dello Stato italiano .....	25
3.2.2 La politica di <i>Safety</i> dell'ENAC .....	26
3.2.3 La <i>Just Culture</i> .....	27
3.3 La gestione del cambiamento.....	27
3.4 Le responsabilità gestionali (accountability), amministrative e operative per lo sviluppo, attuazione e mantenimento dello <i>State Safety Programme</i> .....	27
3.5 Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea .....	28
3.6 I Safety Performance Indicator (SPI).....	29
3.7 L'attività investigativa sugli incidenti e inconvenienti gravi .....	30
3.8 L'attività di ricerca e soccorso – S.A.R. ....	32
CAPITOLO 4 - SAFETY RISK MANAGEMENT .....	33
4.1 L'ENAC <i>Safety Plan</i> .....	33
4.2 Il processo ENAC di <i>Risk Management</i> .....	33

4.3 I requisiti di <i>Safety</i> per gli SMS delle organizzazioni che operano nel settore dell'Aviazione Civile .....	34
4.3.1 L'SMS dei fornitori di servizi per la navigazione aerea in possesso di un certificato di approvazione .....	34
4.3.2 Gestori Aeroportuali .....	35
4.3.3 Operatori Aerei, Imprese di Manutenzione e organizzazioni di addestramento .....	35
4.4 Prestazioni di <i>Safety</i> delle organizzazioni: l'approvazione dei livelli di Safety delle organizzazioni .....	35
4.4.1 Le safety performance dei Fornitori di servizi per la navigazione aerea con certificato di approvazione .....	36
CAPITOLO 5 - SAFETY ASSURANCE .....	37
5.1 Safety Oversight .....	37
5.2 Sorveglianza degli aeromobili .....	38
5.2.1 Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) .....	38
5.2.2 Ispezioni di rampa .....	39
5.3 Certificazione e sorveglianza delle imprese e dei Service Providers .....	39
5.4 Safety Enforcement .....	40
5.5 Il Continuous Monitoring Approach (CMA) .....	41
5.6 Safety data collection, analysis and exchange .....	41
CAPITOLO 6 - LA PROMOZIONE DELLA SAFETY IN ITALIA .....	44
6.1 La formazione del personale nell'ambito dell'Aviazione Civile .....	44
6.1.1 La formazione ENAC .....	44
6.1.2 La Formazione ANSV .....	44
6.1.3 Enav S.p.A. Academy .....	44
6.1.4 Aeronautica Militare - Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo .....	45
6.1.5 Aero Club d'Italia (AeCI) .....	46
6.2 La comunicazione e la diffusione verso l'esterno delle informazioni sulla <i>Safety</i> .....	46
6.2.1 La comunicazione ENAC .....	46
6.2.2 La comunicazione istituzionale in ANSV .....	47
6.2.3 Aeronautica Militare - La Rivista "Sicurezza del Volo" .....	48
6.3 Gli accordi tra Autorità e <i>stakeholder</i> .....	48
6.4 Partecipazione a contesti internazionali per la promozione della <i>Safety</i> .....	49
Allegato 1: Provvedimento di designazione dell' <i>Accountable Executive</i> .....	50
Allegato 2: La Just Culture Policy .....	51
Allegato 3: Siti istituzionali di riferimento .....	53

## GLOSSARIO ACRONIMI

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

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

## DEFINIZIONI

<b>Annesso ICAO</b>	Annesso tecnico (detto anche "allegato") alla Convenzione relativa all'Aviazione Civile internazionale (Convenzione di Chicago).
<b>Audit</b>	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.
<b>Evento (Occurrence)</b>	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.
<b>Incidente (Accident)</b>	<p>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:</p> <p>a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- essere dentro l'aeromobile, oppure</li><li>- venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure</li><li>- essere direttamente esposta al getto dei reattori,</li></ul> <p>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</p> <p>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</p> <p>c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.</p>
<b>Inconveniente grave (Serious Incident)</b>	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.

<b>Just culture</b>	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.
<b>Pericolo (Hazard)</b>	Una condizione o un oggetto che potrebbe potenzialmente causare o contribuire ad un incidente o ad un inconveniente aeronautico.
<b>Performance Based Environment</b>	Ambiente basato sugli indicatori di prestazione di Safety (SPI).
<b>Performance Based Oversight</b>	Attività di sorveglianza basata su criteri di prestazione di sicurezza.
<b>Raccomandazione di Sicurezza</b>	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.
<b>Rischio (Risk)</b>	È la combinazione della probabilità e della severità delle conseguenze o degli esiti di un pericolo.
<b>Risk Based Oversight</b>	Attività di sorveglianza basata su criteri di valutazione del rischio.
<b>Safety</b>	È la condizione nella quale i rischi associati alle attività aeronautiche sono ridotti e controllati ad un livello accettabile.
<b>Safety data collection</b>	È 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.
<b>Safety Management System (SMS)</b>	È un approccio sistematico alla gestione della Safety che include le necessarie strutture organizzative, responsabilità, politiche e procedure.
<b>Safety oversight</b>	È 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.
<b>Safety performance</b>	Sono prestazioni di Safety misurate attraverso indicatori definiti utilizzando diverse sorgenti utili di dati.

<b>Safety Plan</b>	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.
<b>Safety Policy</b>	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.
<b>Safety Risk Management</b>	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.
<b>State Safety Programme</b>	È 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.

## STATE SAFETY POLICY

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.

A livello internazionale, l'ICAO ha stabilito nell'Annesso 19, l'obbligo per gli Stati membri di elaborare uno State Safety Programme, fornendo altresì indicazioni sui contenuti essenziali nel Doc. 9859 e nel GASP (Global Aviation Safety Plan) mentre l'Unione Europea ha recepito tale obbligo nell'art.7 del Regolamento (EU) 2018/1139.

Nel rispetto di tali obblighi l'Italia si impegna pertanto a:

- a) applicare e mantenere un sistema di gestione dell'aviazione civile efficace e proattivo
- b) svolgere le inchieste di sicurezza per l'accertamento delle cause degli incidenti e inconvenienti gravi
- c) assicurare che vengano allocate risorse necessarie per esercitare le funzioni previste
- d) monitorare l'implementazione dello State Safety Programme
- e) assicurare una *Safety oversight* efficace, basata su criteri risk-based, per il raggiungimento degli standard di sicurezza più elevati possibili
- f) supervisionare l'applicazione dei Safety Management Systems nell'ambito dell'aviazione civile Italiana
- g) rispettare i requisiti e gli standard di sicurezza internazionali al più elevato livello possibile
- h) promuovere i concetti di *Safety* nell'ambito dell'aviazione civile italiana
- i) assicurare un adeguato addestramento del personale che opera nel settore dell'aviazione civile sui concetti della gestione della *safety* basata sulle valutazioni di rischio
- j) garantire la raccolta e l'analisi dei "*Safety data*" sulla base dei principi della "Just Culture".

In nome dello Stato Italiano

*L'Accountable Executive*

**Alessio Quaranta**  
**Direttore Generale dell'ENAC**

*Roma, 9 gennaio 2020*

## PREMESSA

La stesura di uno State Safety Programme per l'Italia ha costituito sicuramente una sfida per le organizzazioni che ne sono coinvolte: il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e 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 (AeCI) definiscono, per quanto di rispettiva competenza, le priorità e le strategie di governo del sistema dell'Aviazione Civile italiana, allo scopo di perseguire un miglioramento continuo delle *Safety Performance*, garantendo il raggiungimento e il mantenimento di un accettabile livello di sicurezza.

Per garantire un efficace coordinamento di tutte le organizzazioni coinvolte, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pro tempore, ha designato il Direttore Generale dell'ENAC quale Accountable Executive per lo State Safety Programme italiano poiché l'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, è in Italia l'autorità unica di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nel sistema dell'aviazione civile in Italia.

Il presente programma evidenzia, pertanto, in modo univoco l'assetto istituzionale di governo del sistema di Aviazione Civile presente in Italia, costituito da più soggetti che collaborano e lavorano in sintonia per il raggiungimento dell'obiettivo comune del continuo miglioramento dei livelli di *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 *Safety* dell'Aviazione Civile (State Safety Programme – Italy), l'European Aviation Safety Programme (EASP) della Commissione Europea e l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) elaborato dall'EASA.

## CAPITOLO 1 - Introduzione

L'Annesso 19 della Convenzione di Chicago ICAO al fine di definire e mantenere un livello accettabile di prestazione della *Safety* dell'Aviazione Civile, richiede:

1. agli Stati contraenti di predisporre uno State Safety Programme
2. ai prestatori di servizi, di definire e implementare un Safety Management System (SMS).

L'obbligo di elaborare uno State Safety Programme è riportato anche nell'art.7 del regolamento (EU) 2018/1139, che stabilisce che ogni Stato membro istituisce e mantiene attivo un programma nazionale di sicurezza per la gestione della sicurezza dell'aviazione civile in relazione alle attività aeronautiche di sua competenza. Tale programma deve essere commisurato alle dimensioni e alla complessità di tali attività ed è coerente con il programma europeo di sicurezza aerea (EPAS).

Rispetto a tali incombenze, il *Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile* (State Safety Programme – Italy) è il documento programmatico dello Stato italiano che descrive l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza e, in accordo al suo proprio preminente scopo, è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di *Safety*, da realizzare attraverso il miglioramento continuo delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza.

In accordo alle *provision* ICAO contenute nell'Annesso 19 dell'ICAO, la determinazione di un livello "accettabile" di prestazione della *Safety* dell'Aviazione Civile, presuppone che tale livello sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato, che deve poi utilizzarlo, come esplicitamente stabilito dagli standard ICAO, per verificare le prestazioni dell'intero Sistema dell'Aviazione Civile.

Stabilire un accettabile livello di *Safety* 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 / risk based).

In accordo all'approccio integrato di compliance, *Safety* performance e gestione del rischio, il presente State Safety Programme è stato pertanto elaborato al fine di contenere tutti questi elementi. Lo State Safety Programme - Italy è quindi 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 (SMS), 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 *Safety*, in rapporto ad un obiettivo fissato dall'organizzazione. Tale approccio 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, permettendo di prevenire il verificarsi di situazioni indesiderate, come ad esempio gli incidenti o le perdite economiche e, comunque, di avere la capacità di reagire con un adeguato livello di resilienza al verificarsi delle stesse.

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* può 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.

Conseguentemente la Commissione Europea ha pertanto pubblicato l'European Aviation Safety Programme, istituzionalizzando a livello europeo l'impostazione di Safety Management per gli Stati membri indicata dall'ICAO ed 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 ed.4, ovviamente attualizzandolo 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 relativa all'Aviazione Civile Internazionale", denominata comunemente Convenzione di Chicago, ed ha sede a Montreal in Canada.

L'ICAO stabilisce gli standard e le pratiche raccomandate necessarie per garantire la sicurezza dell'Aviazione Civile, per la efficienza e la regolarità, nonché per la protezione ambientale collegata alla stessa aviazione. Attualmente l'ICAO registra la partecipazione di 193 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 relativa all'Aviazione Civile Internazionale", 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.



Stati aderenti all'ECAC

## 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 Safety.

### 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.

14

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 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, Unione Europea, 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.2018/1139, 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 essa non sia stata attribuita all'Unione Europea dal regolamento (CE) n.2018/1139.

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 è 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.

16

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 2003/42/CE, oggi sostituita dal Regolamento (UE) 376/2014, relativo alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'Aviazione Civile.

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

### Enav SpA



L'Enav S.p.A.<sup>1</sup> è la società che lo Stato italiano ha designato per la fornitura dei servizi della navigazione aerea negli spazi aerei ed aeroporti di competenza. La società, certificata in accordo ai Requisiti Comuni per i fornitori dei servizi di navigazione aerea del Cielo Unico Europeo e soggetta al controllo dell'ENAC, opera ai sensi degli articoli 691 e 691 bis del Codice della Navigazione.

---

<sup>1</sup> 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".

La fornitura dei servizi della navigazione aerea includono, tra l'altro, i Servizi del Traffico Aereo (ATS), i servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) e i servizi strumentali alla gestione del traffico aereo. Inoltre, in accordo alle prescrizioni dell'articolo 691 bis del Codice della Navigazione, ad Enav S.p.A. è demandata la redazione e la pubblicazione delle carte ostacoli di tipo A e B, relativa agli aeroporti di competenza.<sup>2</sup>

Sempre in accordo al Codice della Navigazione, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, Enav S.p.A. 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.

Enav S.p.A. garantisce l'appropriata gestione della *Safety* nella gestione del traffico aereo in forza di un Safety Management System e del relativo Safety Management Manual.

Enav S.p.A. è dotata di una "*Safety Policy*" e di una "*Just Culture Policy*" che garantiscono il massimo livello di *commitment* nell'aderire alla prioritaria missione assegnata dallo Stato italiano: mantenere ed elevare gli standard tecnico-operativi al fine del continuo miglioramento dei livelli di prestazione conseguiti nell'area essenziale della *Safety*.

## 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*".

17

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 *Safety* (Safety Management System) per la parte di organizzazione dedicata all'erogazione dei servizi della navigazione aerea quale fornitore dei 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

---

<sup>2</sup> Ai sensi dell'art.3 D.P.R. n.484 del 27/7/1981, come modificato dall'art.2123 del DLgs n.66 del 15/3/2010.

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, ecc.).

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

In ambito europeo, il sistema di *Safety* 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 fornitori dei servizi della navigazione aerea, i gestori aeroportuali, manutentori degli aeromobili 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 *Safety* dei vettori nel resto del mondo ed informa i cittadini europei su ogni potenziale rischio di sicurezza.

Infine, con il Regolamento (EU) 996/2010, è stato istituito l'organismo di coordinamento delle autorità investigative degli stati membri dell'Unione Europea, denominato ENCASIA (European Network of Civil

Aviation Safety Investigation Authorities).

## Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea - EASA



L'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (European Union Aviation Safety Agency – EASA) ha sede a Colonia, in Germania, ed è stata costituita nel 2002 sulla base del regolamento (CE) 1592/2002 (superato dapprima dal regolamento (CE) n.216/2008 e poi dal regolamento (UE) 2018/1139). Essa è la protagonista principale della strategia dell'Unione Europea nel campo della *Safety* 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. 75 del regolamento (UE) n.2018/1139:

- 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
- assiste le Autorità Aeronautiche degli stati membri nell'effettuazione dei loro compiti
- contribuisce, su richiesta della Commissione, alla definizione, alla misura ed all'analisi dei Performance Indicators quando le leggi europee stabiliscono dei "performance scheme"
- promuovono le regole e gli standard dell'Unione Europea nel settore dell'aviazione stabilendo un appropriato coordinamento con le Autorità Aeronautiche di stati terzi e con le organizzazioni internazionali
- 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.

19

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 (KPAs) 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.

### **ENCASIA - European Network of Civil Aviation Investigation Authorities**



ENCASIA è la rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile composta dai capi (o dai loro rappresentanti) delle autorità di investigative di ciascuno Stato membro. L'Italia è presente in ENCASIA tramite l'ANSV.

ENCASIA mira a migliorare ulteriormente la qualità delle inchieste condotte dalle autorità investigative, rafforzandone l'indipendenza. In particolare, essa incoraggia standard elevati per i metodi di inchiesta e la formazione degli investigatori.

ENCASIA, in linea con quanto previsto dall'art 7 Regolamento UE 996/2010, ha numerosi compiti, tra i quali l'elaborazione dei suggerimenti e consigli alle istituzioni dell'Unione su tutti gli aspetti dello sviluppo e dell'attuazione delle politiche e delle norme dell'Unione relative alle inchieste di sicurezza e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti, la promozione della condivisione di informazioni utili per il miglioramento della sicurezza aerea e della cooperazione strutturata tra le autorità investigative per la sicurezza, la Commissione, l'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile.

ENCASIA, inoltre, promuove le migliori prassi investigative in materia di sicurezza, allo scopo di sviluppare una metodologia comune dell'Unione in materia di sicurezza e stilare un elenco di tali prassi.

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

### 3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di Safety 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 Safety dell'Aviazione Civile.

Per la consultazione degli atti costituenti il quadro normativo che disciplina gli aspetti di Safety 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 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 (EU) 2018/1139

Il Regolamento (EU) 2018/1139 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 *Safety* e compatibilità ambientale nonché il libero scambio di merci, prodotti e servizi. Il Regolamento (EU) 2018/1139 sostituisce, a partire dall'11 settembre 2018, il regolamento (CE) 216/2008.

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 (EU) 2018/1139 (definiti "*Implementing Rules*") 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.

La struttura della regolamentazione EASA, suddivisa per area di implementazione (dominio) è disponibile nell'apposita sezione del sito Internet dell'Agenzia.

I metodi accettabili di rispondenza (le AMC) ed il materiale di guida (GM) vengono, invece, pubblicati separatamente con l'emissione di "*Decision*" del Direttore Esecutivo dell'EASA e sono anch'essi disponibili nella suddetta sezione del sito EASA.

## La Comunicazione della Commissione Europea sul SMS per l'Europa

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.

Tale comunicazione è stata il veicolo per formalizzare pubblicamente il primo *European Aviation Safety Programme*, poi superato a dicembre 2015 dalla seconda edizione.

### L'European Aviation Safety Programme (EASP)

L'EASP, emesso originariamente nel 2011 come *Commission Staff Working Paper*, è stato 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.).

La seconda edizione dell'EASP è stata pubblicata a dicembre 2015 come annesso alla "*Aviation Strategy for Europe*" ed è disponibile nel sito della Unione Europea.

### **Il Cielo Unico Europeo (Single European Sky - SES)**

In ambito comunitario la Commissione Europea nel 2004 ha avviato, mediante il primo pacchetto Single European Sky (Regolamento (CE) 549/2004, Regolamento (CE) 550/2004, Regolamento (CE) 551/2004 e successive modificazioni) 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 sicurezza aerea, capacità, sostenibilità ambientale ed efficienza economica, che interessano sia il settore civile sia quello militare.

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) 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) 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 *Safety* 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 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 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 (Allegato 3).

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

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

In particolare la *State 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 Safety, 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 Safety.

La *State Safety Policy* è firmata dall'Accountable Executive ed è riportata all'inizio di questo documento.

### 3.2.1 La Safety Policy dello Stato italiano

La gestione della Safety 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 Safety 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 Safety è determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato affinché siano garantite le risorse necessarie alla sua attuazione.

Dall'evoluzione del concetto di Safety è scaturita quindi l'esigenza di implementazione di un Sistema di Gestione della Safety (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 Safety 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 Safety.

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 Safety 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 Safety 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 *Safety* utilizzando metodologie di gestione e di mitigazione del rischio (Risk Management);
  - f) assicurare il regolare e tempestivo svolgimento delle inchieste di sicurezza, emanando, se necessario, le opportune Raccomandazioni di Sicurezza;
  - g) promuovere e diffondere nell'industria aeronautica la cultura della *Safety* 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 *Safety* 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'allocazione, 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 *Safety*;
  - 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 *Safety* univocamente definiti;
  - r) assicurare che, salvo che il fatto costituisca reato e fatte salve le norme nazionali e quelle d'Unione Europea dettate in materia di accesso alle informazioni da parte dell'autorità giudiziaria in sede penale, 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 *Safety* dell'ENAC

Tenuto conto del ruolo peculiare svolto dall'ENAC quale autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, sorveglianza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile in Italia, è rilevante evidenziare che l'ENAC esplicita le attività che intende mettere in atto nel settore della *Safety* attraverso il *Safety Plan*, dal quale vengono

derivati gli obiettivi strategici di cui al Piano della Performance.

Il Safety Plan ha una durata quinquennale ed è allineato con l'*European Plan for Aviation Safety (EPAS)* emesso da EASA.

### 3.2.3 La *Just Culture*

Per quanto concerne quanto previsto dall'ordinamento UE in tema di *Just Culture*, si rimanda all'All. 2, in cui sono precisate le politiche in materia.

## 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 *Safety*.

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.

L'ENAC provvede inoltre ad effettuare, nei casi in cui ciò sia necessario, la modifica della normativa nazionale di sua competenza.

27

## 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 Safety 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. Per la realizzazione del presente documento nonché per il suo aggiornamento e monitoraggio, è stato costituito un Comitato Sicurezza, che si riunisce almeno una volta l'anno, i cui membri sono i rappresentanti delle istituzioni coinvolte nell'attuazione del presente programma.
3. Le organizzazioni responsabili dello *State Safety Programme* allocano le necessarie risorse per la sua gestione e, in particolare, partecipano attivamente con propri rappresentanti alle attività dell'apposito Gruppo di Lavoro, che risponde direttamente al Comitato Sicurezza e che si riunisce quando richiesto da quest'ultimo o dall'Accountable Executive.

4. Vengono promosse attività di formazione, finalizzate alla acquisizione di principi e metodi applicabili allo *State Safety Programme* ed ai processi di Safety Management, dedicate al personale coinvolto nell'implementazione dello *State Safety Programme*.

### 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) 390/2013 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 delle 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 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.

Al termine del primo periodo di riferimento (*Reference Period 1 - anni 2012/14*) definito nel Performance Scheme europeo, la Commissione Europea, con l'emissione del Regolamento (UE) 390/2013, ha stabilito che, al pari delle altre Key Performance Aerea (Capacity, Environment e Cost-efficiency), anche per l'area essenziale di prestazione della Safety siano identificati specifici indicatori di prestazione e target per la valutazione delle "*Safety Performance*" e per la valutazione dell'interdipendenza tra le diverse aree di prestazione.

Differentemente di quanto previsto ai sensi del Regolamento (CE) 691/2010, con il Regolamento (UE) 390/2013, la Commissione europea ha previsto che i piani di prestazioni siano elaborati a livello Europeo (European-wide), nazionale e locale (ove per locale s'intende a livello di ANSP e unità operativa di rotta e/o aeroportuale, come appropriato).

Le Autorità Nazionali di Sorveglianza (NSA), per il secondo periodo di riferimento (RP2 2015-2019), contribuiscono a realizzare il Piano di Prestazione del relativo FAB e garantiscono la verifica e la validazione del Piano del Blocco Funzionale di Spazio Aereo di pertinenza, inclusa la specifica attività prevista per l'area essenziale della *Safety*.

In tale contesto regolamentare, aderendo l'Italia al FAB Blue Med, l'ENAC assicura il proprio contributo sotto la supervisione di EASA e garantisce la supervisione delle attività di monitoraggio e rendicontazione delle *Safety Performance* registrate dagli ANSP coinvolti. In accordo con la vigente procedura, almeno una volta all'anno, l'ENAC effettua la verifica e la validazione delle *Safety Performance* conseguite da Enav S.p.A. e riporta, nell'ambito del FAB Blue Med al Performance Review Body. È facoltà di ENAC intervenire nei casi in cui, all'esito del monitoraggio delle *Safety Performance*, vi siano evidenze che gli obiettivi prestazionali di *Safety* rischiano di non essere conseguiti dallo Stato e/o dalle singole Organizzazioni interessate.

È attualmente in corso il processo di identificazione dei *Performance Indicator* e dei *Target* che saranno adottati dalla Commissione Europea per il *Reference Period 3* (RP3 2020-2024).

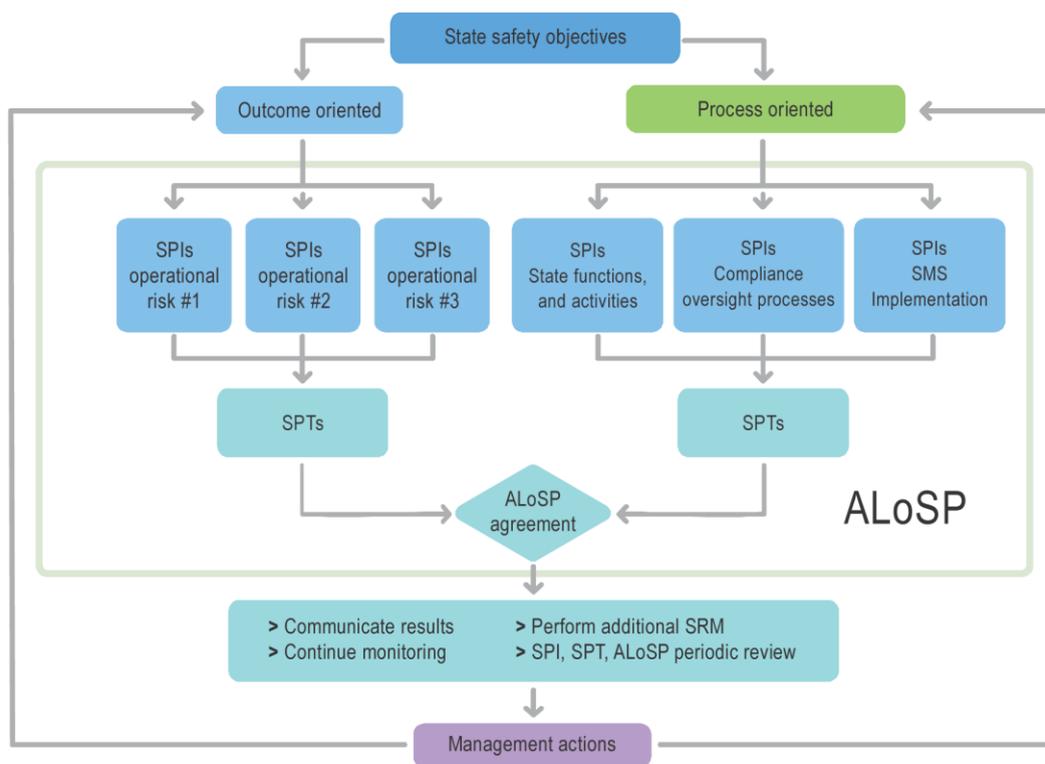
### 3.6 I Safety Performance Indicator (SPI)

Lo *State Safety Programme* è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di prestazione di *Safety* 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 *Safety* 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 *Safety* sono i seguenti:

- **indicatori di prestazione di *Safety***: misura delle prestazioni di *Safety* di un'organizzazione o settore aeronautico. In genere da esprimersi in valori quantitativi. Tali indicatori sono definiti "*Safety Performance Indicator* (SPI).
- **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 quantitativi e sono definiti "*Safety Performance Target*" (SPT).



Schema ICAO (ref. Doc.9859 ed.4)

I *Safety Performance Indicator* (SPI) individuati dallo Stato sono riportati in un apposito documento, approvato dal Comitato Sicurezza e pubblicato nel sito dell'ENAC.

È inoltre prevista l'istituzione di un processo di monitoraggio e misurazione, su base continuativa, delle prestazioni di *Safety*, al fine di:

- individuare i settori critici per la *Safety* nel sistema dell'aviazione civile, identificare indicatori ad alto livello

che possano definire e misurare il livello di prestazione di *Safety* per l'intero sistema;

- identificare gli obiettivi che definiscano il livello di mantenimento o il livello di miglioramento desiderato che deve essere raggiunto dagli indicatori di *Safety*, al fine di ottenere un miglioramento continuo in tutto il sistema dell'Aviazione Civile;
- identificare le condizioni di alert che possano indicare la presenza di problemi di prestazione di *Safety* reali o in via di sviluppo per ogni particolare indicatore di *Safety*;
- effettuare una revisione delle prestazioni di *Safety* dello State Safety Programme per determinare se sono necessarie modifiche o aggiunte agli esistenti indicatori, obiettivi o alert, per ottenere il miglioramento continuo.

L'Italia, inoltre, partecipa attivamente con propri specialisti alle attività del Network of Analyst (NoA) al fine di collaborare alla definizione degli indicatori di *Safety* comuni che verranno resi condivisi in ambito europeo.

I *Safety Performance Indicator* definiti a livello di stakeholder ed i relativi livelli di prestazione vengono invece valutati ed accettati dall'ENAC, in accordo alla normativa applicabile, nell'ambito del riconoscimento dei rispettivi Safety Management Systems. Tali indicatori sono commensurati alla complessità delle organizzazioni ed alla criticità delle operazioni.

### 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) 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.

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 UE 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.

L'ANSV, al fine di rendere più efficace e tempestiva la propria attività investigativa, ha adottato specifiche linee programmatiche per l'attività di inchiesta, che, in un'ottica di trasparenza, sono sintetizzate nel "*Rapporto informativo sull'attività svolta e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia*", che l'ANSV, per legge, è tenuta annualmente a predisporre (i Rapporti informativi sono disponibili nel sito web istituzionale). In particolare, lo scopo delle linee programmatiche in questione è di ottimizzare lo svolgimento dell'attività investigativa e l'impiego delle risorse a disposizione dell'ANSV.

Ferma comunque restando l'osservanza dell'ordinamento vigente, le linee programmatiche in questione riguardano sul fine ultimo delle inchieste di sicurezza, che coincide nell'apportare un effettivo miglioramento ai livelli di sicurezza del volo, attraverso un'efficace e tempestiva attività di prevenzione, come si può evincere agevolmente dall'esame dei consideranda n. 2 e n. 13 del regolamento (UE) 996/2010, nonché dell'art. 5 del medesimo regolamento UE.

Con gli stessi intenti di cui sopra, l'ANSV ha adottato anche delle linee programmatiche per l'attività di inchiesta relativa agli eventi occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo (VDS) di cui alla legge 25 marzo 1985 n. 106.

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

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

### **Gli accordi ENAC-ANSV**

Nel 2015, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, ANSV ed ENAC hanno stipulato un accordo preliminare per dare seguito all'art. 12 del regolamento UE 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio.

Esso definisce 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, così come l'istituzione di incontri tecnici ed eventuali gruppi di lavoro per l'approfondimento di tematiche di comune interesse.

Nel 2019, allo scopo di soddisfare i requisiti del regolamento (UE) 376/2014, ANSV ed ENAC hanno stipulato un accordo per la trasmissione all'ENAC delle informazioni rilevanti per la sicurezza del volo contenute nelle segnalazioni volontarie (dette anche "*spontanee*"), nonché per l'accesso, da parte di ANSV, al repertorio nazionale degli eventi aeronautici.

Tali accordi sono disponibili nei siti istituzionali dei due enti.

### 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.

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.

È 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, nonché per soddisfare il requisito dell'art. 8 del Regolamento (UE) 2018/1139 che prevede l'emissione di un Safety Plan for Aviation Safety (SPAS), 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 *Safety Plan* dell'ENAC non può inoltre prescindere dall'*European Plan for Aviation Safety* emesso dall'EASA (EPAS) che ha individuato le principali priorità in tema di *Safety* a livello europeo.

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

Il miglioramento della *Safety* è inoltre perseguito dall'ENAC attraverso l'impegno con i partner europei rivolto a garantire che obiettivi di *Safety* 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 *Safety*.

Il *Safety Plan* si rapporta alle prestazioni di *Safety* del settore dell'Aviazione Civile italiana e mette in evidenza i miglioramenti della *Safety* 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 *Safety* 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* è gestito da un *Safety Board*, costituito da direttori e responsabili delle strutture organizzative direttamente coinvolte nelle attività di regolazione e sorveglianza, e 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 *Safety* 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 ed in accordo alla normativa europea, l'implementazione del SMS viene già richiesta agli ANSP, agli operatori aeroportuali, agli operatori del trasporto aereo e le organizzazioni per la formazione del personale di volo.

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 L'SMS dei fornitori di servizi per la navigazione aerea in possesso di un certificato di approvazione

Per gli ANSP, EUROCONTROL ha definito i requisiti relativi al SMS attraverso gli Eurocontrol *Safety Regulatory Requirements* (ESARRs) 2, 3, 4 e 5. La maggior parte del contenuto delle ESARR è stata recepita nell'ambito dell'iniziativa legislativa denominata Cielo Unico Europeo, sia come parte dei Common Requirements (CR), sia con specifici regolamenti. Gli ANSP italiani sono tenuti ad implementare un SMS.

Per quanto riguarda la certificazione SES degli ANSP, i requisiti di *Safety* sono definiti nel Regolamento (EU) n.2017/373 e successive modificazioni.

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.

### 4.3.2 Gestori Aeroportuali

Analogamente, per i gestori aeroportuali il Regolamento (EU) 139/2014 della Commissione prescrive l'adozione di un Sistema di Gestione della *Safety (Safety Management System)*.

La strutturazione del processo assicura il rispetto dei contenuti di cui al DOC ICAO 9859 (*Safety Management Manual – SMM*) e al suddetto Regolamento.

Elemento fondamentale della normativa 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* pertanto, 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 *Safety* 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 per la gestione della navigabilità continua (CAMO), 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 (UE) 2018/1139 prevedono l'implementazione di un *Management System* sostanzialmente in linea con gli standard ICAO.

Per quanto riguarda invece le imprese di manutenzione e di produzione, in attesa che i regolamenti europei di attuazione del Regolamento (UE) 2018/1139 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 *Safety* delle organizzazioni: l'approvazione dei livelli di *Safety* delle organizzazioni

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

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

Coerentemente con quanto stabilito dall'ICAO, nell'ambito del *Safety Risk Management*, vi saranno livelli

diversi di Safety Performance per le diverse organizzazioni che saranno concordati con l'ENAC in relazione agli effettivi servizi e attività di propria responsabilità.

Tali livelli di Safety Performance dovranno inoltre essere rivisti periodicamente per essere sicuri che essi rimangano pertinenti e adeguati.

#### **4.4.1 Le safety performance dei Fornitori di servizi per la navigazione aerea con certificato di approvazione**

La normativa emanata dall'Unione Europea, applicabile ai fornitori dei servizi della navigazione aerea, prevede, all'interno del *Performance Scheme* europeo, la determinazione degli indicatori di *Safety*. Per tali indicatori, coerenti con quelli a livello di FAB (Blocco Funzione di Spazio Aereo), è previsto che lo Stato si impegni a garantirne il rispetto verso l'Unione Europea.

A decorrere dal 01 gennaio 2012 gli obiettivi di performance relativi alla *Safety* e la relativa reportistica, così come stabilita nel Regolamento (UE) 390/2013 per la parte applicabile ad Enav S.p.A. sono confermati nel Contratto di Programma tra lo Stato e l'Enav S.p.a.

Nel Contratto di Programma sono, rispettivamente, definiti i rapporti tra lo Stato e l'Enav S.p.A. e regolamentati i connessi livelli di erogazione delle prestazioni che Enav S.p.A. è tenuta a fornire previa un corrispettivo determinato in applicazione del regolamento (UE) 391/2013 ANS Charging Regulation. A tal proposito, si evidenzia che la reportistica periodica elaborata in accordo al *Performance Scheme* europeo sostituisce quanto era in precedenza previsto nell'apposito allegato al Contratto di Programma tra lo Stato ed Enav S.p.A.

Oltre agli obiettivi e i parametri di *Safety* e qualità dei servizi da rendere, Enav S.p.A. – in accordo al Regolamento (UE) n. 376/2014, ha implementato un proprio sistema di Occurrence Reporting e opera affinché tutti gli inconvenienti di *Safety* conosciuti siano trasmessi alle Competenti Autorità, ENAC e/o ANSV, garantendo l'analisi, il controllo di qualità, la conservazione e la protezione dei segnalatori per tutti gli inconvenienti oggetto di segnalazione ai sensi del Regolamento (UE) n. 2015/1018, avendo cura di tenere traccia dei risultati delle analisi.

## 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 *Safety* 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 gravi: quest'ultimo ambito è solitamente, come nel caso italiano, attribuito ad una autorità diversa da quella tenutaria della funzione di *Safety oversight*.

37

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.

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.

È stata, peraltro, già effettuata 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 *Safety* 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 *Safety* durante la pregressa attività di sorveglianza.

## 5.2 Sorveglianza degli aeromobili

L'attività di *Safety oversight* sugli aeromobili è sviluppata dall'ENAC attraverso il programma **ACAM** e le ispezioni di rampa.

### 5.2.1 Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

Nell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (UE) n.1321/2014, 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 *Safety* specificatamente individuati da ENAC.

### 5.2.2 Ispezioni di rampa

Le ispezioni di rampa sono mirate a verificare le condizioni apparenti di safety degli aeromobili e il possesso da parte degli operatori esteri e dei relativi equipaggi delle certificazioni, delle licenze e delle abilitazioni richieste per poter effettuare i servizi di trasporto aereo, quali rilevabili da un'ispezione esterna nel periodo di transito presso lo scalo interessato, con lo scopo di riscontrare eventuali carenze rispetto agli standard previsti.

Le ispezioni vengono programmate a seconda delle priorità stabilite sulla base di diversi parametri (risultati di precedenti ispezioni sul territorio italiano, analisi delle ispezioni condotte a livello europeo, indicazioni di priorità fornite dall'EASA che si basano sui dati ricevuti dalle varie Autorità nazionali). Tali dati sono verificabili dall'ENAC in tempo reale tramite la banca dati EASA ad accesso riservato.

Le carenze riscontrate danno luogo a dei rilievi, classificati in tre categorie, in funzione dell'impatto potenziale sulla *Safety*. Nei casi di rilievi con maggiore impatto sulla *Safety*, l'ENAC 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 EU Safety List. Infatti, i dati delle ispezioni confluiscono in un unico database, consultabile da ciascun Stato membro e gestito dall'EASA. La centralizzazione della gestione dei dati permette di effettuare analisi sia da parte dei vari Stati membri che da parte delle strutture europee (Commissione europea, EASA, etc.).

L'ENAC partecipa inoltre al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione europea che si occupa di prendere decisioni su eventuali limitazioni al traffico degli operatori non comunitari verso gli Stati dell'UE basandosi anche sui risultati delle ispezioni di rampa.

## 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 della Navigabilità Continua (CAMO)
- Imprese di Manutenzione
- Scuole aeronautiche
- Centri Aeromedici
- Operatori aerei
- Service Providers della Navigazione Aerea (ANSP)
- Gestori Aeroportuali
- Prestatori di Servizi Aeroportuali (Handlers)

La certificazione viene rilasciata dall'ENAC dopo aver verificato il rispetto da 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 rafforzamento della *Safety* dello Stato italiano vengono svolte attraverso specifiche funzioni attribuite agli enti ed alle istituzioni nazionali operanti nell'ambito dell'aviazione civile e sono volte a promuovere la conformità di tutto il sistema, ovvero a livello sia operativo che organizzativo, alle normative ed ai requisiti di *Safety* da parte dei soggetti e delle organizzazioni interessati.

Gli stessi enti ed istituzioni adottano un approccio sistemico verso le attività di *enforcement*, utilizzando i necessari strumenti normativi con la dovuta attenzione verso i fatti e le circostanze che possono dare luogo alle violazioni da sanzionare e, nel contempo, verso le implicazioni sulla *Safety* della condotta oggetto di sanzione.

Gli stessi strumenti normativi sono predisposti e promulgati con il preventivo concerto tra tutte le figure istituzionali interessate.

Gli appropriati metodi di *enforcement* adottati dallo Stato italiano, esercitati attraverso gli opportuni strumenti normativi previsti dalla normativa ICAO, dalla normativa europea, dal Codice della Navigazione e dalla normativa nazionale vigente, vengono sviluppati secondo i seguenti principi:

- sono improntati a principi di equità e proporzionalità;
- hanno finalità dissuasive nei confronti dei soggetti e delle organizzazioni;
- hanno finalità di prevenzione verso il ripetersi di atti contrari ai regolamenti e potenzialmente negativi per la *Safety*;
- sono improntati a principi di trasparenza nei confronti dei soggetti coinvolti nonché alla protezione delle informazioni;
- sono coerenti con la *Safety Policy* e con gli obiettivi di *Safety* dello Stato e dell'Unione Europea;
- devono favorire una piena presa di coscienza delle rispettive responsabilità da parte dei soggetti destinatari;
- possono essere periodicamente rivisti in funzione delle prestazioni di *Safety* dell'intero sistema.

Per quanto riguarda, in particolare, le organizzazioni, è noto come la *Safety* e la prevenzione degli incidenti ed inconvenienti dipenda anche dall'efficienza e dalla resilienza dei livelli organizzativi nel colmare le lacune che possono avere ripercussioni negative sulla *Safety* delle operazioni nella catena operativa delle diverse strutture interessate. L'*enforcement policy* dello Stato intende anche favorire, attraverso le anzidette finalità di prevenzione e dissuasione, la resilienza dei processi organizzativi nel porre rimedio a lacune od inefficienze potenzialmente fonte di condizioni che possano negativamente influire sulla *Safety* delle operazioni.

In più regolamenti europei applicabili al settore dell'Aviazione Civile è previsto che lo Stato emani un provvedimento legislativo che preveda le sanzioni da applicare nei casi di violazione ai requisiti dei suddetti regolamenti e, ove previste, delle relative *implementing rules*.

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. Attualmente sono previste sanzioni di carattere amministrativo, erogate direttamente da parte dell'Ente, quali la limitazione, la sospensione e la revoca delle licenze nel caso di violazioni ai requisiti dei suddetti regolamenti.

Il 15 Novembre 2017 sono stati inoltre emanati, sulla base dell'art. 68 del Regolamento (CE) 216/2008 (ora superato dal Regolamento (EU) 2018/1139), il Decreto Legislativo n. 191 "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo" e il regolamento Decreto legislativo n. 173 "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE".

L'art. 23 del regolamento (UE) 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 emanato il decreto legislativo 14 gennaio 2013, n. 18 che intende sanzionare i comportamenti che impediscano o penalizzino il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza, e che attribuisce all'ANSV la responsabilità di istruire il relativo procedimento ed irrogare le eventuali sanzioni.

È inoltre in fase di predisposizione un ulteriore provvedimento legislativo per l'applicazione dell'art. 21 del Regolamento (EU) 376/2014.

Infine, gli enti e le amministrazioni dello Stato responsabili per l'irrogazione di sanzioni provvedono alla diffusione delle opportune informazioni per assicurare che le figure istituzionali e gli operatori coinvolti vengano a conoscenza degli aggiornamenti normativi relativi alle proprie responsabilità ed all'entità delle sanzioni previste.

## 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<sup>a</sup> 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.

41

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 *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.

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

In particolare, Il Regolamento (EU) 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo, stabilisce, al fine del miglioramento della *Safety*, i criteri e gli standard per la segnalazione, la raccolta, la registrazione, la tutela e la diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici.

Il regolamento (EU) 376/2014 prevede, inoltre, l'obbligo della segnalazione anche da parte dei piloti privati e la "*risk classification*" degli eventi.

Esso istituisce quindi un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi, che è stato affidato all'ENAC, ed uno di segnalazione volontaria (o "*spontanea*") di eventi non ricompresi tra quelli oggetto della segnalazione obbligatoria, ma che secondo i soggetti informatori rappresentino o possano rappresentare un rischio per la *Safety* della navigazione aerea, che è stato 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 *Safety*, e che vede nella cooperazione tra l'ENAC e l'ANSV una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.

### **Il sistema di reporting obbligatorio eE-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 e la trattazione 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*), dove confluiscono le segnalazioni obbligatorie di cui al Regolamento (EU) 2015/1018 della Commissione e che utilizza la classificazione degli 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.

42

---

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 immediatamente anche all'ANSV, ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 del Regolamento (EU) 996/2010.

Ai fini di un adeguato scambio di informazioni con gli stakeholder, l'ENAC pubblica periodicamente dei *Safety Reports* nei quali vengono riportati, in forma aggregata ed anonima, i dati raccolti ed i risultati delle analisi di *Safety* effettuate.

Inoltre, nell'ambito dell'applicazione del regolamento (EU) 376/2014, nei casi in cui ci sia un interesse reciproco, vengono attivati meccanismi di scambio dei *Safety data* con le altre autorità aeronautiche dei paesi membri di EASA.

### **Il sistema di reporting volontario**

In ottemperanza a quanto previsto dall'art.1 del d.lgs. n. 213/2006, l'ANSV ha istituito il "*Sistema di segnalazione volontaria*" (o "*spontanea*"), strutturato in modo tale da tutelare la riservatezza di chi ha effettuato la segnalazione.

Al fine di favorire la raccolta del maggior numero possibile di segnalazioni volontarie, nel sito Internet dell'ANSV sono pubblicate le modalità per effettuare le segnalazioni.

Le segnalazioni volontarie riguardano informazioni dettagliate di eventi che potrebbero non essere rilevati dal sistema di segnalazione obbligatoria e altre informazioni in materia di *Safety* che l'informatore ritiene

rappresentino o possano rappresentare un pericolo per la sicurezza aerea, ai sensi dell'art. 5 Regolamento (UE) 376/2014.

## 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 *Safety* 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, 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 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 La Formazione ANSV

L'ANSV, in linea con quanto contemplato dalla Circolare 298 "*Training Guidelines for Aircraft Investigators*" dell'ICAO e dal documento "*Investigator Training Guidelines*" dell'ENCASIA si è dotata di uno specifico programma di formazione dei propri investigatori, finalizzato a garantire la massima preparazione ed il costante aggiornamento professionale degli stessi.

#### 6.1.3 Enav S.p.A. Academy

Enav S.p.A., oltre ad essere fornitore dei Servizi della Navigazione Aerea certificato in accordo ai regolamenti *Single European Sky*, è una *Training Organization* certificata ai sensi del Regolamento UE n. 340/2014.

La gestione e la realizzazione delle attività di formazione, affidate all'Academy di Enav S.p.A., si fondano su

competenze specialistiche, metodologie e sistemi di simulazione di alto livello, rispondenti agli standard didattici e alle normative tecniche settoriali, nazionali ed internazionali, ciò autorizza la Società a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali che operano nei Servizi del Traffico Aereo civile, ovvero: controllori del traffico aereo, operatori servizio informazioni volo, meteorologi aeronautici e piloti di radiomisure.

L'Academy di Enav S.p.A., oltre ad essere certificata *Training Organisation*, è membro TRAINAIR Plus inserito nell'ICAO *global network of training centres*.

I progetti formativi di Academy, che nell'ultimo triennio ha erogato circa 280.000 ore di formazione, sviluppano un set di capacità tecniche e operative, integrate con le competenze di *Safety* e Human Factor, che consentono alle figure professionali destinatarie del training di realizzare prestazioni in massima *Safety* e secondo gli standard attesi.

In relazione alla complessiva attività di *Safety Promotion*, la funzione Safety di Enav S.p.A. e, in particolare, il S.O. "Safety Promotion" assicura, in ambito interno e, nell'alveo dei progetti internazionali, per quanto possibile, verso gli stakeholder, ogni utile iniziativa per promuovere la Safety Culture e la Just Culture.

#### 6.1.4 Aeronautica Militare - Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo

##### **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 ai conflitti di traffico aereo e alle penetrazioni non autorizzate negli spazi aerei controllati.

##### **Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo**

Il Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo (RACSA) dell'AM, in qualità di polo unico addestrativo specialistico nei settori del Controllo del Traffico Aereo, della Difesa Aerea e della Meteorologia, è responsabile della formazione iniziale dei Controllori del Traffico Aereo, assicurando la formazione di base e la formazione per l'abilitazione ai fini dell'ottenimento della licenza di studente controllore. In tale ambito, il Reparto opera in qualità di "ATCO Training Organisation", nel rispetto della "Certificazione di conformità ai regolamenti comunitari dell'organizzazione dell'AM preposta alla formazione e addestramento dei CTA" rilasciata da ENAC.

### 6.1.5 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 *Safety* e che sarebbe un controsenso promuovere una qualsiasi attività senza renderla il più sicura possibile, ne discende che uno dei compiti precipi di AeCI è proprio quello di diffondere il convincimento che la *Safety* 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 *Safety* 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 VDS per i quali non è prevista la certificazione ENAC; fino alla formulazione di proposte ad ENAC ed Enav S.p.A. 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 *Safety*

### 6.2.1 La comunicazione 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 Pubblica Amministrazione, con particolare riguardo al portale Internet.

Con particolare riferimento alla comunicazione e diffusione delle informazioni di *Safety*, il sito Internet dell'Ente rappresenta 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.

Particolarmente ricca di contenuti è la sezione del sito "Sicurezza Aerea", che offre una gamma organica ed esaustiva delle fonti normative di settore. Per quanto riguarda le attività dell'Ente specifiche in materia di *Safety*, nella sottosezione "Flight Safety", c'è un'area definita "Safety Promotion". Quest'area è stata predisposta allo scopo di condividere le buone prassi, informare sulle innovazioni tecnologiche o contribuire alla diffusione di sviluppi normativi. L'ENAC rende inoltre disponibili le Safety Promotion Leaflet (SPL) che forniscono un contributo al miglioramento continuo del sistema aviazione.

### 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 *Safety*, segnatamente, ma non solo, attraverso il proprio sito internet, 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*";
- **le relazioni di inchiesta:** afferiscono alle inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi; tali documenti, pubblicati nel sito, sono di pronta consultazione;
- **le raccomandazioni di sicurezza:** in questa sezione sono pubblicate le raccomandazioni di sicurezza emanante dall'ANSV. 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 suddette note di riscontro.

47

Come altre accreditate autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile, l'ANSV dispone di apposite linee guida per la gestione della comunicazione istituzionale nel caso di eventi di interesse per la sicurezza del volo.

L'esperienza acquisita conferma che la maggior parte delle informazioni vengono chieste all'ANSV nell'immediatezza dell'accadimento di un evento aeronautico (in particolare, incidenti e inconvenienti gravi) e in occasione dell'apertura delle inchieste di sicurezza.

Ciò premesso, il principio di fondo al quale si attiene l'ANSV nella gestione della comunicazione istituzionale è di parlare soltanto sulla base delle evidenze acquisite, senza formulare ipotesi e supposizioni, che potrebbero poi essere smentite dai fatti emersi in corso d'inchiesta; tale scelta si impone anche quale forma di rispetto nei confronti delle vittime degli incidenti aerei e dei loro familiari, verso i quali viene svolta dall'ANSV una specifica attività di comunicazione, in linea con quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010 e con i criteri che l'ANSV si è data.

A tal proposito pare opportuno ricordare che l'ANSV ha contribuito, in seno all'ENCASIA, alla predisposizione di una apposita "*Guida pratica sulle inchieste di sicurezza destinata alle vittime di incidenti aerei e loro familiari*", disponibile anche in lingua italiana nel sito web dello stesso organismo.

Nel segno della propria politica finalizzata a contribuire allo sviluppo della cultura aeronautica, l'ANSV si fa promotrice dell'organizzazione di incontri istituzionali e seminari, per far conoscere più approfonditamente la propria peculiare attività ad alcune categorie di soggetti che svolgono un ruolo significativo nell'ambito della società e che potrebbero aver occasione di interfacciarsi, proprio in relazione alla loro attività, con la

stessa ANSV. In tale contesto, ha offerto, ad esempio, la propria disponibilità per organizzare, nell'ambito delle iniziative dedicate alla formazione permanente dei giornalisti, corsi per condividere l'esperienza dell'ANSV in tema di investigazioni aeronautiche e di gestione della comunicazione a seguito di incidenti/inconvenienti gravi occorsi in campo aeronautico. In tali corsi di formazione vengono fornite anche informazioni mirate a sviluppare una cultura aeronautica di carattere generale.

In ambito internazionale, l'ANSV è presente, con le omologhe autorità investigative di Francia, Regno Unito e Romania, nel gruppo di studio che ha realizzato la *"Communication Best Practice for Safety Investigation Authorities (SIAs)"*, nell'ambito dell'Air Accident and Incident Investigation Group of Experts dell'ECAC.

### 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 un 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*. È 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 *Safety* 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.

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 pertanto presente in maniera attiva nei vari organismi e gruppi di lavoro ICAO, EASA, ECAC, ENCASIA ed Eurocontrol.

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

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

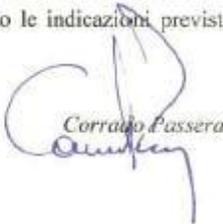
e p.c. Prof. Vito Riggio  
Presidente dell'ENAC  
Viale Castro Pretorio, 118  
ROMA

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: La Just Culture Policy

La *Just Culture* [che oggi viene trasversalmente richiamata in molteplici fonti normative, come, ad esempio, nel regolamento (UE) 996/2010, nel regolamento (UE) 376/2014 e nel regolamento (UE) 2018/1139] ha come obiettivo finale la creazione di un clima di fiducia, grazie al quale gli operatori del comparto aeronautico siano incoraggiati a fornire informazioni di interesse per la sicurezza del volo (riportando anche i propri eventuali errori), nell'ambito di un contesto normativo in cui sia presente un limite «chiaro» tra i comportamenti accettabili e quelli inaccettabili.

La *Just Culture*, quindi, punta a favorire l'individuazione delle criticità nel campo della sicurezza del volo, garantendo, a chi abbia eventualmente commesso errori (fatta eccezione per i casi di negligenza grave e violazioni intenzionali), la possibilità di segnalarli senza temere ritorsioni.

La *Just Culture*, conseguentemente, ha natura sistemica e presuppone che i suoi concetti vengano applicati non soltanto da parte delle istituzioni e degli operatori del comparto aeronautico, ma anche da parte di tutti quei soggetti che, a vario titolo, si relazionino con il predetto comparto.

Secondo l'ICAO, infatti, l'affermarsi della *Just Culture* in ogni organizzazione aeronautica rappresenta il necessario presupposto per il successo della *Safety Culture*.

In linea con quanto sopra rappresentato, le istituzioni aeronautiche italiane, per quanto di rispettiva competenza, si adeguano al principio della *Just Culture*, richiedendo a tutti coloro che operino in campo aeronautico di fare lo stesso.

Pertanto, nell'ambito delle attività di sorveglianza e certificazione vengono applicati i seguenti principi chiave:

- a. La *Safety* è fondamentale e l'ENAC e gli operatori devono fornire adeguati strumenti, formazione, procedure e ambiente, affinché manager e professionisti possano sempre agire nell'interesse della *Safety*.
- b. L'ENAC incoraggia l'effettiva attuazione della *Just Culture* a tutti i livelli, promuovendo la fiducia reciproca, il rispetto, il sostegno e la cooperazione tra tutte le entità coinvolte.
- c. L'ENAC e gli operatori sanno che i professionisti, nonostante la propria competenza, esperienza e capacità, potrebbero dover affrontare situazioni in cui le loro azioni potrebbero produrre un esito indesiderato.
- d. La conoscenza degli eventi di *Safety* è un elemento chiave per il miglioramento e la mitigazione del rischio e l'analisi di un evento di *Safety* non deve mai mirare ad attribuire colpe o responsabilità, ma deve avere unicamente finalità di prevenzione e miglioramento della sicurezza del volo.
- e. Eventuali valutazioni individuali hanno il solo scopo di determinare se le azioni o le omissioni siano state commisurate all'esperienza, alla formazione ricevuta o alle pratiche operative.
- f. Ai sensi del regolamento (UE) 376/2014, colui che inoltra un *Safety Report* e tutte le persone interessate devono essere sempre protette da qualsiasi conseguenza negativa.
- g. Il comportamento positivo, individuale ed organizzativo, dovrebbe essere sempre incoraggiato. A tal fine, ENAC s'impegna ad astenersi dall'irrogare sanzioni contrarie ai principi della *Just Culture*.
- h. Qualora un operatore disponga di un SMS, approvato da ENAC o da altre autorità competente, che contempli adeguate procedure in merito ai comportamenti accettabili, fatto salvi i casi di disapplicazione di tali procedure e delle corrette pratiche di *Just Culture*, l'ENAC non avvierà ulteriori procedimenti.

- i. ENAC e gli operatori, a tutti i livelli, si faranno carico di essere pienamente consapevoli delle loro responsabilità in merito alla *Just Culture* e adotteranno iniziative per promuovere e monitorare la maturità di essa.

Nell'ambito dell'effettuazione delle inchieste di sicurezza – sia sotto il profilo normativo, sia sotto quello delle modalità di conduzione – i principi della *Just Culture*, cui l'ANSV si ispira, vengono così applicati:

- unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità;
- la relazione d'inchiesta garantisce l'anonimato di tutti coloro che siano coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave;
- la relazione d'inchiesta dichiara che il solo obiettivo dell'inchiesta di sicurezza è prevenire futuri incidenti ed inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità;
- una raccomandazione di sicurezza non costituisce di per sé una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente;
- tutela particolare viene assicurata nella gestione di certi elementi di prova, come, ad esempio, nell'audizione delle persone informate sui fatti e nella gestione dei CVR (Cockpit Voice Recorder); al riguardo, l'ANSV ha adottato specifiche procedure in linea con quanto contemplato dall'ordinamento internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza.

In tale contesto va evidenziato che il regolamento (UE) 996/2010 e gli emendamenti più recenti all'Annesso 13 ICAO hanno apportato novità ispirate proprio al concetto di *Just Culture*.

Le disposizioni normative contenute nella normativa internazionale (Annesso 13 ICAO) e soprattutto nel regolamento (UE) 996/2010 sono quindi finalizzate a promuovere una forma di indagine non punitiva (inchiesta di sicurezza), che assicuri particolari tutele per determinati elementi di prova e per coloro che abbiano fornito informazioni di interesse per la sicurezza del volo.

### Allegato 3: Siti istituzionali di riferimento

Organizzazione/Associazione	Sito web
Presidenza del Consiglio	<a href="http://www.governo.it/presidenza">www.governo.it/presidenza</a>
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	<a href="http://www.mit.gov.it">www.mit.gov.it</a>
Ministero dell'Interno	<a href="http://www.interno.gov.it">www.interno.gov.it</a>
ENAC	<a href="http://www.enac.gov.it">www.enac.gov.it</a>
ANSV	<a href="http://www.ansv.it">www.ansv.it</a>
Aeronautica Militare	<a href="http://www.aeronautica.difesa.it">www.aeronautica.difesa.it</a>
Aero Club d'Italia	<a href="http://www.aeci.it">www.aeci.it</a>
Enav S.p.A.	<a href="http://www.enav.it">www.enav.it</a>
ENCASIA	<a href="http://ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia_en">ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia_en</a>
Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco	<a href="http://www.vigilfuoco.it">www.vigilfuoco.it</a>
ICAO	<a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a>
Unione Europea	<a href="http://europa.eu">europa.eu</a>
EASA	<a href="http://www.easa.europa.eu">www.easa.europa.eu</a>
ECAC	<a href="http://www.ecac-ceac.org">www.ecac-ceac.org</a>
Eurocontrol	<a href="http://www.eurocontrol.int">www.eurocontrol.int</a>
Skybrary	<a href="http://www.skybrary.aero">www.skybrary.aero</a>

## Ringraziamenti

*La quarta edizione del presente **"Programma Nazionale Italiano per la Safety 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.

