



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

# Safety Plan



Edizione 2018-2022



*L'ENAC Safety Plan (ESP) è il piano attuativo dello State Safety Programme italiano per gli aspetti di competenza dell'Ente.*

*L'esperienza maturata con le precedenti edizioni ha evidenziato la necessità di definire sempre meglio le azioni dell'ENAC in materia di Safety, così da orientare verso obiettivi coordinati e condivisi le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e di promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale.*

*In quest'ottica, la pubblicazione nel 2016 da parte di EASA del nuovo European Plan for Aviation Safety (EPAS), che ha sostituito il precedente European Aviation Safety Plan (EASp), ha rappresentato l'occasione per rivedere completamente l'impostazione dell'ESP che ricalca l'impostazione del documento europeo. In tale ottica l'ultima edizione del Safety Plan ora comprende anche il piano di sviluppo normativo dell'ente, che costituisce pertanto una parte integrante del piano stesso*

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

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

Il Direttore Generale  
Alessio Quaranta

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Alessio Quaranta". The signature is fluid and cursive.

## Sommario

1. Obiettivi .....	4
2. Il Safety Board.....	5
3. EPAS – European Plan for Aviation Safety.....	6
4. Il Mandatory Occurrence Reporting.....	7
5. Il Safety Plan .....	8
6. Il Piano di Sviluppo Normativo .....	9
7. Le azioni del Safety Plan 2018-2022 .....	10
Tabella 1 – Azioni derivanti dall’EPAS.....	11
Tabella 2 – Azioni definite a livello nazionale.....	13
Appendice 1 – Sigle ed acronimi .....	15
Appendice 2 – Piano di Sviluppo Normativo – Sez.1 .....	16
Appendice 2 – Piano di Sviluppo Normativo – Sez.2 .....	20



## 1. Obiettivi

Il **Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile** (*State Safety Programme – Italy* o *SSP-Italy*) è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento ed al mantenimento di un **Accettabile Livello di Safety Performance (ALoSp)** attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety. Le Safety Performance vengono misurate attraverso appositi indicatori (Safety Performance Indicators o SPI) che vengono raccolti in un apposito documento.

Lo State Safety Programme viene rivisto periodicamente dal Comitato Sicurezza, che si avvale di un gruppo di lavoro tecnico, ed viene reso pubblico attraverso i siti istituzionali degli organismi che collaborano alla sua definizione ed attuazione (ENAC, ANSV, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Aeronautica Militare, Aero Club d'Italia ed ENAV)

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

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

Con la pubblicazione del Safety Plan l'ENAC si pone, pertanto, questi obiettivi:

- Attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme
- Mettere in atto le *safety actions* attribuite agli stati membri da parte di EASA
- Mettere in atto le *safety actions* individuate a livello nazionale
- Realizzare le azioni di mitigazione dei rischi identificati

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

## 2. Il Safety Board

Il Safety Board dell'ENAC è il gruppo che analizza le informazioni di safety raccolte, propone le modifiche al Safety Plan, individua le azioni di mitigazione dei rischi e ne valuta l'efficacia. Esso è costituito da un gruppo di direttori e di responsabili delle strutture organizzative direttamente coinvolte nelle attività di regolazione e sorveglianza e le sue attività sono coordinate dal Vice Direttore Generale.

Il Safety Board viene nominato dal Vice Direttore Generale ed ha il compito di:

- Analizzare le informazioni di Safety disponibili (*i cosiddetti "safety data"*)
- Definire le azioni di mitigazione necessarie
- Individuare le strutture responsabili delle azioni di mitigazione
- Approvare il Safety Plan e le sue eventuali modifiche
- Stabilire il piano di implementazione del Safety Plan
- Monitorare l'attuazione delle azioni previste nel Safety Plan
- Valutare l'efficacia del Safety Plan

Le attività del board possono essere così schematizzate:

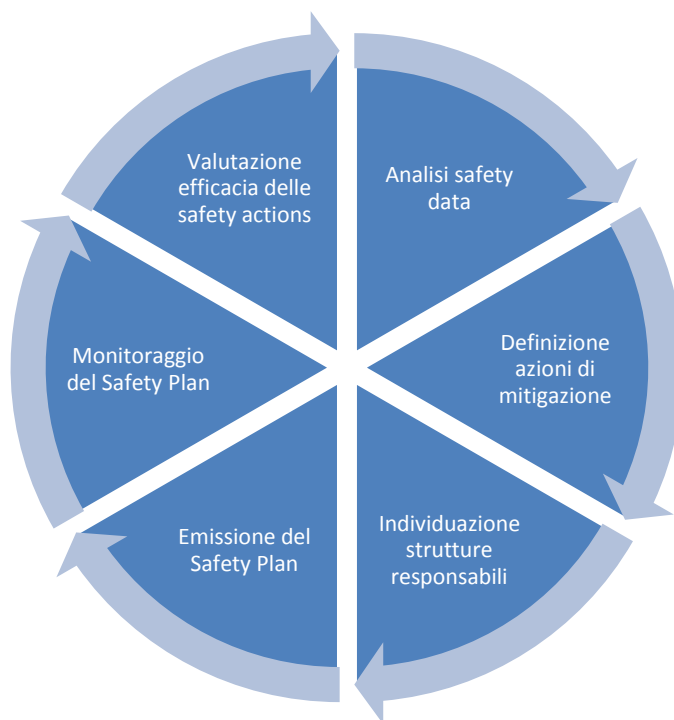


Figura 1 - Analisi dei Safety Data

I *Safety Data* disponibili al board sono principalmente quelli provenienti dal sistema eE-MOR (vedi par. 4) e dalle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, ma comprendono anche ogni altra informazione raccolta nell'ambito delle attività di certificazione e sorveglianza effettuata dall'ente.

Le attività del Safety Board vengono supportate dalla Funzione Organizzativa Safety, il cui responsabile fa le funzioni di segretario del board, organizza e coordina le riunioni e garantisce la gestione corrente del Safety Plan.

Il Safety Board si riunisce con periodicità almeno bimestrale e presenta i risultati delle sue attività, per il tramite del Vice Direttore Generale, al Comitato Direzionale.

### 3. EPAS – European Plan for Aviation Safety



L'European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2018-2022 aggiorna la precedente edizione 2017-2021 ed anticipa alcuni principi che verranno inclusi nelle successive edizioni (a partire da quella 2019-2023) per le quali sono previste modifiche sostanziali, attualmente all'esame degli organi decisionali EASA.

L'EPAS è disponibile nella sezione "Safety Management & Promotion" del sito internet dell'EASA ed ha durata

quinquennale. Esso viene rivisto con cadenza annuale nell'ambito del processo di Safety Management dell'Aviazione Civile Europea.

L'EPAS è suddiviso in quattro "drivers" che corrispondono ai differenti capitoli del documento. In particolare, il capitolo 5, contiene la parte relativa alle azioni di safety che l'EASA ritiene necessario mettere in atto per aumentare il livello di sicurezza del settore dell'aviazione civile.

Il Capitolo 5 (Safety) è organizzato in "safety issue categories" che comprendono una o più "action areas". Per ciascuna "action area" vengono descritti l'argomento, l'obiettivo e le relative azioni che ricadono in una delle seguenti categorie: Evaluation (EVT), Rulemaking (RMT), Safety Promotion (SPT), Focused Oversight (FOT), Research (RES). Le azioni che sono a carico degli stati membri vengono invece categorizzate come 'MST'.

Nell'EPAS ciascuna azione viene descritta con una scheda nella quale vengono indicate gli obiettivi prefissati, il settore, la struttura responsabile (interna ad EASA o Stato Membro), il risultato atteso ed il periodo di realizzazione previsto:

**1 Driver**  
**1.1 Issue category**  
**1.1.1 Action Area**

Issue/rationale  
 What we want to achieve  
 How we monitor improvement  
 How we want to achieve it: actions

Rulemaking		Affected stakeholders		Rulemaking process deliverables					
RMT.XXXX	Title	PIA	Proc	3rdC	ToR	NPA	Opinion	Commission IR	Decision
Rulemaking task number	Issue/objective description Owner EASA Department	A-	ST	-	17/11/2016	2017 Q2	2018 Q3	2021 Q4	2021 Q4
Preliminary impact assessment	Procedure				Harmonisation with third countries				

La azioni codificate da EASA come MST sono state recepite dall'ENAC nel presente documento e sono state incluse in un'apposita tabella (app.1) nella quale mantengono la codifica originale, così da rendere più semplice un cross-reference tra il documento EASA e quello ENAC.

Per maggiori informazioni sull'EPAS si suggerisce di consultare il documento, disponibile nel sito EASA alla pagina <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/european-plan-aviation-safety>.

## 4. Il Mandatory Occurrence Reporting

La principale fonte di “*safety data*” che il Safety Board ha a disposizione per prendere le proprie decisioni è costituita dalle segnalazioni obbligatorie di eventi raccolte dal sistema di Mandatory Occurrence Reporting previsto dal regolamento (EU) 376/2014.

Il sistema elettronico di raccolta e conservazione delle segnalazioni obbligatorie istituito dall’ENAC viene definito eE-MOR (electronic ENAC – Mandatory Occurrence Reporting), ed è descritto in un’apposita sezione del sito ENAC.

Le segnalazioni obbligatorie sono costantemente aumentate dall’entrata in vigore del regolamento (EU) 376/2014 (vedi diagramma) e forniscono una base dati sempre più ampia sulla quale in Safety Board può fare una valutazione per la individuazione delle aree di rischio da inserire nel Safety Plan.

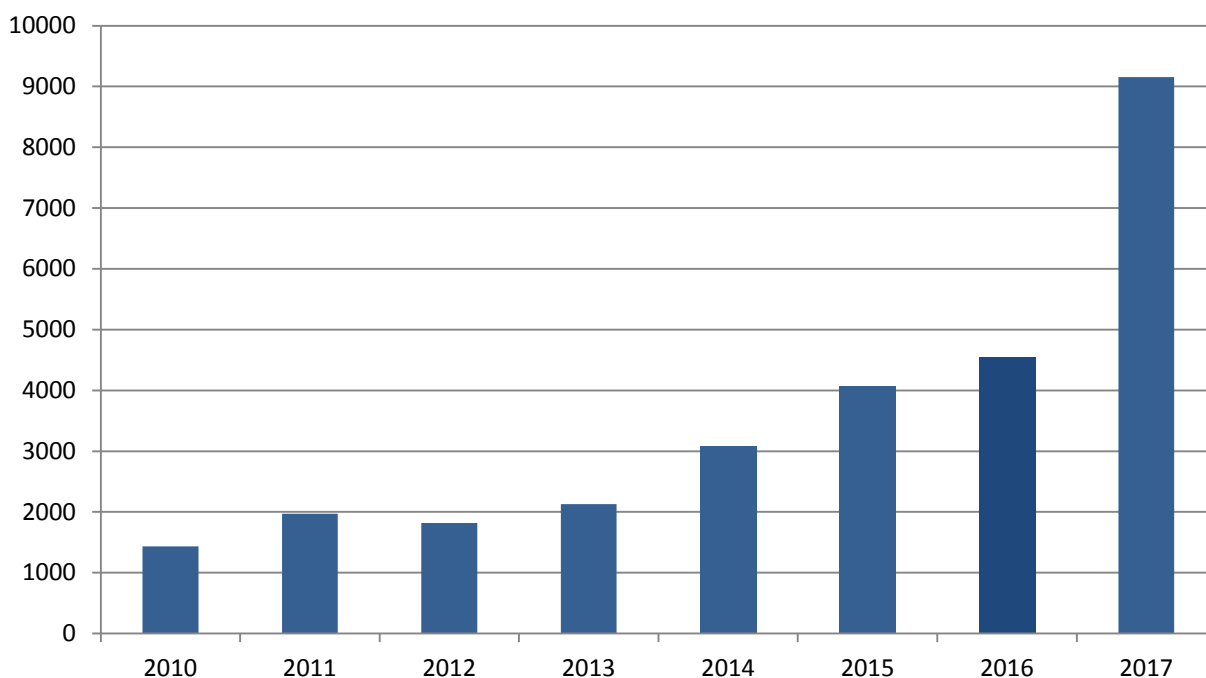


Figura 2 - Andamento delle segnalazioni obbligatorie

I dati raccolti dal sistema eE-MOR vengono analizzati dalla Funzione Organizzativa Safety al fine di individuare potenziali aree di rischio, esistenti su base nazionale, non coperte dalle azioni richieste da EASA nell’EPAS. I risultati di tale analisi viene portata a conoscenza del Safety Board che effettua le attività descritte nel capitolo 2.

Tali dati vengono, inoltre, utilizzati per la misurazione dei Safety Performance Indicators individuati a livello nazionale, come previsto dallo State Safety Programme.

## 5. Il Safety Plan

Il Safety Plan dell'ENAC (ESP) è il documento che l'ENAC pubblica per descrivere le attività di safety che, in coerenza con gli obiettivi fissati nello State Safety Programme – Italy, vengono messe in atto dall'ente per garantire i più elevati livelli di safety nel settore dell'Aviazione Civile italiana. Esso ha lo stesso periodo di validità della corrispondente edizione dell'EPAS e, per questo motivo, il piano descritto in questo documento copre il periodo 2018-2022 superando la precedente edizione 2017-2021.

Nella stesura del Safety Plan, oltre che tener conto delle indicazioni fornite da EASA nell'EPAS, l'ENAC tiene conto dei *safety data* raccolti a livello nazionale e assicura, per il tramite del Safety Board, che i suoi contenuti siano coordinati con il Piano Sviluppo Normativa, che ne costituisce parte integrante (vedi par.6).

Per motivi di coerenza dei contenuti e di semplicità di gestione la struttura del presente documento è stata coordinata con quella dell'EPAS, con la quale condivide le terminologie e la codifica delle azioni.

Il Safety Plan viene adottato dal Direttore Generale su proposta del Vice Direttore Generale dopo consultazione con i Direttori Centrali.

È importante rimarcare che, con l'emissione del nuovo regolamento basico (EU) 2018/1139 entrato in vigore l'11/9/2018, la pubblicazione del Safety Plan costituirà un obbligo normativo per gli Stati Membri dell'Unione Europea (vedi art. 8) ed è, pertanto, particolarmente importante che sia allineato alle indicazioni fornite da EASA.

E' opportuno segnalare che l'edizione 2018-2022, per la parte relativa alle azioni nazionali, riprende molte delle azioni dell'edizione 2017-2021, che sono state però rivalutate sulla base dell'esperienza maturata nel corso della loro applicazione.



## 6. Il Piano di Sviluppo Normativo

Il Piano di Sviluppo Normativo è parte integrante dell'ENAC Safety Plan. Esso è costituito dal programma di sviluppo della normativa che l'ENAC, ferme restando le prerogative di EASA, intende emettere per raggiungere i livelli di safety stabiliti.

Attualmente esso copre un periodo triennale e l'ultima edizione fa riferimento al triennio 2018-2020. Esso è costituito da due sezioni: la prima comprende i nuovi prodotti normativi e le modifiche di quelli già esistenti, la seconda le attività mirate alla semplificazione normativa.

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

## 7. Le azioni del Safety Plan 2018-2022

Le azioni del Safety Plan sono state raccolte in due tabelle.

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

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

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

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

**Tabella 1 – Azioni derivanti dall'EPAS**

Rif. EASA	Safety Issue	Azione	Struttura ENAC responsabile	Risultato atteso da EASA	Data	Obiettivo EASA
MST.001	Systemic enablers	<b>Member States to give priority to the work on State Safety Programmes</b>	VDG	SSP established	Continuous	Make SSPs consistently available in Europe in compliance with the GASP objectives.
MST.002	Systemic enablers	<b>Promotion of safety management system</b>	VSY	Best practice	Continuous	Encourage implementation of safety promotion material developed by Safety Management International Collaboration Group (SMICG)
MST.003	Systemic enablers	<b>Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring (FDM) programmes</b>	RPO	Report on activities performed to promote FDM	Continuous	States should maintain a regular dialogue with their operators on flight data monitoring (FDM) programmes, with the objectives of: <ul style="list-style-type: none"> <li>• promoting the operational safety benefits of FDM and the exchange of experience between subject matter experts,</li> <li>• encouraging operators to make use of good practice documents produced by EOFDM and similar safety initiatives.</li> </ul> The document titled 'Guidance for national aviation authorities on setting up a national flight data monitoring forum' (produced by EAFDM ) is offering guidance for this purpose
MST.004	CAT by Aeroplane	<b>Include Loss of Control In Flight (LOC-I) in the national State Safety Programme</b>	RPO	SSP established	Continuous	LOC-I should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.005	CAT by Aeroplane	<b>Include fire, smoke and fumes in the national State Safety Programme</b>	RPO	SSP established	Continuous	This safety issue should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.006	CAT by Aeroplane	<b>Include Controlled Flight into Terrain (CFIT) in the national State Safety Programme</b>	RPO	SSP established	Continuous	Controlled flight into terrain should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.007	CAT by Aeroplane	<b>Include runway excursions in the national State Safety Programme</b>	RPO	SSP established	Continuous	REs should be addressed by the MS on their SSPs in close cooperation with the aircraft operators, air traffic control, airport operators and pilot representatives. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness. MS should implement actions suggested by the European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE) and monitor effectiveness.

MST.010	CAT by Aeroplane	<b>Include Mid Air Collision (MAC) in the national State Safety Programme</b>	RAS	Report	Continuous	MACs should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness. MS should implement actions of the European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction.
MST.014	CAT by Aeroplane	<b>Include runway incursions in the national State Safety Programme</b>	TOP	SSP established	Continuous	RIs should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness. MS should implement actions suggested by the European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI).
MST.015	Rotorcraft Operations	<b>Helicopter safety events</b>	RPO	Workshop	Continuous	NAAs, in partnership with industry representatives, to organise helicopter safety events annually or every two years. The EHEST, IHST, NAA, HeliOffshore or other sources of Safety Promotion materials could be freely used and promoted.
MST.016	General Aviation	<b>Airspace infringement risk in General Aviation</b>	RAS	Report	Continuous	National authorities should play the leading role in establishing and promoting local implementation priorities and actions.
MST.018	CAT by Aeroplane	<b>Include ground safety in the national State Safety Programme</b>	TAA	SSP established	Continuous	This safety issue should be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.020	Emerging	<b>Loss of radar detection</b>	RAS	Report	Continuous	On 5 and 10 June 2014, there were several occurrences of radar losses from ATC displays in central Europe. These events resulted in reduced capacity in some of the affected ATC sectors, in introduction of flow measures and in delays. As this type of events may also have a serious impact on safety, the Agency was mandated by the EC to perform a technical investigation and propose recommendations. The technical investigation concluded that the source of the interference was a system or installation which over-interrogated the transponders on board aircraft not only at rates beyond their requirements but also beyond design limits. MS are encouraged to implement the recommendations of the technical report and to consider implementation of other mitigation techniques against loss of detection of aircraft as a result of SSR over-interrogation
MST.025	General Aviation	<b>Improve the dissemination of safety messages</b>	VSY	Safety Workshops and safety days/evenings	Continuous	Improve the dissemination of Safety Promotion and training material by authorities, associations, flying clubs, insurance companies targeting flight instructors and/or pilots through means such as safety workshops and safety days/evenings.
MST.026	Systemic enablers	<b>SMS assesment</b>	VSY	Feedback on the use of the tool	Continuous	Member States should make use of the EASA Management system assessment tool to support performance based oversight. Member States should provide feedback to EASA on how the tool is used for the purpose of standardisation and continual improvement
MST.027	General Aviation	<b>Develop Just Culture in GA</b>	VSY	Just culture included in SSP	Continuous	NAAs should include in their SSPs provisions for Just Culture in GA to encourage occurrence reporting and foster positive safety behaviours.

**Tabella 2 – Azioni definite a livello nazionale**

Categoria	Numero	Azione	Struttura responsabile	Periodo	Risultato atteso
Systemic	ENS.001	<b>Attività di Safety Promotion nell'ambito delle operazioni con elicotteri e dell'utilizzo delle elisuperfici</b>	VSY	2018-2022	Diffusione delle informazioni
Systemic	ENS.002	<b>Piena applicazione dei principi della "Safety Culture" nell'ambito dell'Aviazione Civile italiana</b>	VSY	2018-2022	Applicazione dei principi della Just Culture nell'ambito degli SMS
Systemic	ENS.003	<b>Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota</b>	RAS	2018-2022	Aumento della situational awareness dei piloti
Systemic	ENS.004	<b>Disciplina dei surroundigs aeroportuali</b>	RAS	2018-2019	Emissione regolamento
Systemic	ENS.005	<b>Introduzione dei principi e delle metodologie di risk management in tutti i settori organizzativi dell'Ente in accordo al modello EASA</b>	VDG	2018-2022	Applicazione dei criteri di Risk Management per la gestione dei processi lavorativi
Systemic	ENS.006	<b>Adeguamento dell'assetto certificativo degli handlers in linea con il regolamento europeo (EU) 139/2014</b>	RTA	2018-2022	Nuovo assetto certificativo handlers
Systemic	ENS.007	<b>Attuazione del regolamento "Affidamento aeroporti demaniali per l'Aviazione Generale"</b>	EGA	2018-2022	Miglioramento della gestione operativa degli aeroporti di aviazione generale
Systemic	ENS.008	<b>Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO</b>	RAA	2018-2022	Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO
Systemic	ENS.009	<b>Definizione dei Safety Performance Indicator (SPI) a livello nazionale</b>	VSY	2018-2020	Pubblicazione dei Safety Performance Indicator dell'ENAC
Systemic	ENS.010	<b>Adeguamento e aggiornamento AIP</b>	RAS	2018-2020	AIP aggiornato
Operational	ENO.001	<b>Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta</b>	TOP	2018-2020	Mappatura ostacoli e pubblicazione in AIP

Operational	ENO.002	<b>Misure di mitigazione del rischio di wildlife strike</b>	TAV (BSCI)	2018-2020	Implementazione di policies per aumentare l'awareness e la mitigazione del fenomeno
Operational	ENO.003	<b>Trasporto delle Merci Pericolose (Dangerous Goods)</b> Riordino delle attività di autorizzazione al sorvolo/scalo, rilascio delle deroghe, oversight sulla filiera e sensibilizzazione degli attori emergenti (ad es. GA, SAPR)	RPO	2018-2022	1. Emissione normativa 2. Attività di Safety Promotion 3. Oversight
Operational	ENO.006	<b>Adeguamento attività sulle Licenze di Volo.</b> <b>Action 1:</b> Superamento del DPR 566 e completamento della transizione al reg. AIR CREW (LAPL, mountain rating, qualifica PBN per le abilitazioni IR, ecc.) <b>Action 2:</b> Integrazione delle attività tra strutture centrali e periferiche, informatizzazione e semplificazione delle procedure.	RPO	2018-2022	(1) Disapplicazione DPR 566 (2) Nuovo assetto competenze
Emerging	ENE.001	<b>Dispositivi per la decelerazione/riduzione delle distanze di arresto negli aeroporti con RESA non regolamentare</b>	TPA	2018-2020	Emissione piano per gli aeroporti interessati
Emerging	ENE.002	<b>Sistemi a Pilotaggio Remoto (SAPR)</b> 1. Definizione dei requisiti per le operazioni BVLOS dei SAPR 2. Definizione dei requisiti per le operazioni dei SAPR nel caso di catastrofi ambientali	RNA	2018-2020	Emissione regolamento
Emerging	ENE.003	<b>Applicazione delle metodologie di PBO (Performance Based Oversight)</b>	TAA	2018-2022	Piena applicazione delle metodologie PBO
Emerging	ENE.004	<b>Remote Tower operation</b>	RAS	2018-2022	Piena operatività
Emerging	ENE.005	<b>Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)</b>	VDG	2018-2022	Operatività del sistema UTM
Emerging	ENE.006	<b>Voli suborbitali</b>	VDG	2018-2022	Studio e proposta di un quadro regolatorio per consentire le operazioni di trasporto commerciale suborbitale

## Appendice 1 – Sigle ed acronimi

<b>ANSV</b>	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
<b>BSCI</b>	Bird Strike Committee Italy
<b>BVLOS</b>	Beyond Visual Line of Sight
<b>CFIT</b>	Controlled Flight Into Terrain
<b>CMA</b>	Continuous Monitoring Approach
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency
<b>EASP</b>	European Aviation Safety Programme
<b>EASp</b>	European Aviation Safety Plan
<b>eE-MOR</b>	Electronic ENAC – Mandatory Occurrence Reporting
<b>ENAC</b>	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
<b>EPAS</b>	European Plan for Aviation Safety
<b>EU</b>	European Union
<b>FDM</b>	Flight Data Monitoring
<b>FO</b>	Focused Oversight (azione di sorveglianza mirata)
<b>FTL</b>	Flight Time Limitation
<b>GA</b>	General Aviation
<b>GASP</b>	Global Aviation Safety Programme
<b>LOC-I</b>	Loss of Control – In Flight
<b>MAC</b>	Mid Air Collision
<b>MAGOQ</b>	Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità
<b>MS</b>	Member State
<b>NAA</b>	National Aviation Authority
<b>OPS</b>	Operations
<b>PBN</b>	Performance Based Navigation
<b>PBO</b>	Performance Based Oversight
<b>RES</b>	Research/Study (azione di studio o ricerca)
<b>RESA</b>	Runway End Safety Area
<b>RM</b>	Rulemaking (azione di regolamentazione)
<b>RPAS</b>	Remotely Piloted Aircraft System (vedi SAPR)
<b>SAPR</b>	Sistema a Pilotaggio Remoto
<b>SB</b>	Safety Board
<b>SMICG</b>	Safety Management International Collaboration Group
<b>SMS</b>	Safety Management System
<b>SPO</b>	Special Operations
<b>SSP</b>	State Safety Programme
<b>SSR</b>	Secondary Surveillance Radar
<b>UTM</b>	Unmanned Traffic Management

## Appendice 2 – Piano di Sviluppo Normativo – Sez.1

	Categoria	Prodotto normativo	Contenuti principali e scopo del documento	Benefici attesi, valutazione impatto introduzione nuove disposizioni	Struttura competente	Conclusione prevista
1	Regolamento	Provvedimenti sanzionatori per violazioni disciplinari di titolari di licenze, certificati, abilitazioni e attestati di volo.	Disciplinare le modalità di sanzione. Istituire una commissione	Standardizzazione, tutela dei sanzionati e dell'Ente	VDG	2018
2	Regolamento	Regolamento Tecnico	Disporre di un regolamento tecnico che contenga i requisiti regolamentari per quegli aeroporti che non rientrano nell'EASA scope.	Dotarsi di un regolamento tecnico per quegli aeroporti ai quali non è applicabile la regolamentazione europea.	RAS	2020
3	Regolamento	Regolamento Servizio Informazioni Aeronautiche	Revisione del Regolamento per adeguarlo alla normativa ICAO		RAS	2018
4	Regolamento	Regolamento ATM Security	Creazione di una sezione specifica da inserire nel PNS.	Regolamentare la tematica, la cui applicazione al momento si basa su atti prevalentemente provvedimenti mentali.	RSE/RAS	2020
5	Regolamento	Regolamento Surroundings			RAS	2018
6	Regolamento	Regolamento per la gestione delle liste di attesa		Predisposizione di nuovo Regolamento ENAC in attuazione dell'art. 948 CdN	RTA	2019
7	Regolamento	Regolamento Carte Aeronautiche	Lo scopo è quello di recepire nell'ordinamento italiano l'Annesso 4 ICAO	Normativa unica e condivisa a livello nazionale; compilazione check list (CMA) e notifica differenze.	RAS	2019
8	Regolamento	Certificazione squadre cinofile per rilevamento esplosivi - EDD	Definizione requisiti per la certificazione delle squadre di rilevamento esplosivi composte da cani addestrati. Definizione competenze per la certificazione. Definizione modalità accertamento requisiti iniziali e mantenimento certificazione acquisita.	Attuazione disposizioni del Reg. UE 185/2010 e s.m.i., cap. 12 e attuazione impiego anche in Italia squadre cinofile private per rilevamento esplosivi merce e cargo.	RSE	2020
9	Regolamento	Organizzazione Sanitaria e Certificazioni mediche di idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici			RAA	2018



10	Regolamento	<b>Ed. 5. Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.</b>	Emendamento necessario a seguito di numerose criticità emerse per i servizi in subappalto. Modifica della disciplina relativa al subappalto e introduzione dell'attestazione di idoneità tecnica del subappaltatore rilasciata dall'ENAC	Risoluzione delle criticità riscontrate	<b>RTA</b>	<b>2018</b>
11	Regolamento	<b>Ed. n. 1 del 31 ottobre 2011. Regolamento Trasporto aereo delle merci pericolose</b>	Aggiornare e semplificare: contenuti in parte non aggiornati per intervenute modifiche normative (Reg. EU 965/2012); necessità di armonizzare con disposizioni emanate da organismi internazionali (ICAO)	Semplificazione del lavoro degli utenti; riduzione dei costi di conformità regolamentare.	<b>RPO</b>	<b>2018</b>
12	Regolamento	<b>Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto. Edizione 2 - Emendamento 4</b>			<b>RNA</b>	<b>2018</b>
13	Regolamento	<b>Ed. n. 3, Emendamento 1 del 17 novembre 2017. "Regole dell'Aria Italia"</b>	Nel corso dei mesi passati dall'adozione dell'Em. 1 alla Ed. 3, sono stati già individuati alcuni elementi che necessitano di un supporto normativo. Inoltre il processo di revisione dell'AIP Italia potrebbe determinare anche la necessità di ulteriori emendamenti	Mantenere il Regolamento allineati con le necessità dello spazio aereo nazionale e supportare la bonifica dell'AIP dai requisiti di operazioni di volo obsoleti	<b>RAS</b>	<b>2019</b>
14	Regolamento	<b>Regolamento "Voli suborbitali"</b>	Regolamentare i voli suborbitali	Effettuazione voli suborbitali	<b>RAS</b>	<b>Da definire</b>
15	Circolare	<b>APT 02B - Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra</b>	Adeguamento della Circolare all'Emendamento 1 del relativo Regolamento ENAC	Aggiornamento della disciplina relativa al subappalto e risoluzione delle criticità riscontrate	<b>RTA</b>	<b>2018</b>
16	Circolare	<b>MED 02. Definizione delle procedure applicabili al sistema di certificazione e sorveglianza del personale e delle organizzazioni certificate (AME ed AeMC)</b>	Definizione delle procedure operative previste dalla norma o derivanti dall'applicazione del Regolamento AC e del Regolamento UE n. 805/2011 (ATCO) per lo svolgimento, da parte dell'Aeromedical Section, dell'attività di certificazione e sorveglianza degli organi aeromedici (AME ed AeMC).	1. Rispondenza delle procedure agli obblighi derivanti dalla regolamentazione UE di riferimento 2. Procedure di certificazione e sorveglianza contenute in un unico documento	<b>RAA</b>	<b>2018</b>

17	Circolare	MED 03. "Modulistica di visita medica ed informatizzazione delle certificazioni mediche"	1. Formalizzazione attraverso uno strumento normativo nazionale della modulistica da impiegare da parte degli esaminatori aeromedici per la certificazione dell'idoneità psicofisica degli equipaggi dell'aviazione civile e dei controllori del traffico aereo. 2. Completa rispondenza del sistema di certificazione ai requisiti ed alle procedure previste dal Regolamento Air Crew (EASA) e del Regolamento (UE) n. 340/2015 per la Parte ARA.	1. Semplicità di uso. 2. Abbandono del sistema cartaceo di certificazione dell'idoneità psicofisica. 3. Uniformità sul territorio nazionale. 4. Utilizzo esclusivo del sistema informatizzato EMPIC. 5. Possibilità di interscambio di informazioni e documentazione fra i diversi moduli EMPIC e fra Autorità che impiegano lo stesso software.	RAA	2018
18	Circolare	Sorveglianza dei Surroundings aeroportuali	Modalità di una efficace sorveglianza dei surroundings aeroportuali		RAS	2019
19	Circolare	Sorveglianza Eliporti	1. Prevedere la partecipazione degli ispettori aerodrome safety in analogia con la sorveglianza di aeroporto 2. Informatizzare il processo 3. descrivere la procedura sia per il rilascio che per il rinnovo della certificazione		RAS	2020
20	Circolare	ATM02 - Certificazione dei fornitori dei servizi di navigazione aerea.	Adeguare la circolare alla mutata regolamentazione EASA	Semplificazione per gli utenti	RAS	2019
21	Circolare	Circolare A-SMGCS Advanced Surface movement Guidance and Control System	Necessaria alla messa in servizio dei sistemi A-SMGCS previsti come base dai Pilot Common Projects come da reg. Europeo 409/2013	Dare una guida sicura agli ANSP e agli operatori aeroportuali che intendano inserire questi sistemi	RAS	2020
22	Circolare	APT 26 del 3 luglio 2007 - Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale	Adeguamento della circolare alle previsioni normative comunitarie e nazionali	Ottimizzazione delle procedure antirumore negli aeroporti	RTA /RAS	2020
23	Circolare	Circolare OPV. Trasporto Aereo di merci Pericolose	Circolare attuativa del Reg. ENAC sul trasporto aereo di merci pericolose, rivolta essenzialmente a Handlers, Shippers e Spedizionieri.	Chiarezza sulle modalità di rispondenza ai requisiti normativi	RPO	2019
24	Circolare	APT 29 del 29 febbraio 2008. Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti	Adeguamento della circolare al nuovo Regolamento UE n. 598/2014	Ottimizzazione delle procedure antirumore negli aeroporti	RTA /RAS	2018
25	Circolare	Circolare LIC: Rilascio nuove licenze LAPL e TILTROTOR	Disciplinare le procedure di rilascio	Chiarezza sulle modalità di rispondenza ai requisiti normativi	RPO	2019

26	Circolare	Circolare OPV 19. Manifestazioni Aeree	Aggiornamento dei contenuti coerentemente con le variazioni intervenute negli ultimi anni, e in ottemperanza ad una specifica raccomandazione di sicurezza ANSV-3/SA/2/15	Maggiore chiarezza, a favore della sicurezza del volo, nelle regole riguardanti le manifestazioni aeree.	RPO	2018
27	Circolare	LIC 02B del 23/12/2011. Organizzazioni per l'addestramento del personale navigante.	Modificare per tener conto del mutato contesto normativo. Integrare con ASPH.		RPO	2018
28	Circolare	Circolare EAL-24. Concessioni e Sub Concessioni di beni aeroportuali	Adeguamento delle procedure di concessione amministrativa ai principi comunitari di concorrenza e all'emendamento n. 2 al Regolamento ENAC "Affidamento aeroporti demaniali per l'aviazione generale"	Semplificazione e trasparenza delle procedure concessorie	RTA	2018
29	Circolare	Circolare "Criteri per operazioni con mezzi aerei a pilotaggio remoto"	Definizione delle procedure di richiesta, valutazione e autorizzazione delle attività con APR/aeromodelli nei vari scenari proposti	Semplificazione e velocizzazione delle attività per la gestione delle richieste degli utenti	RAS	2018
30	Circolare	Circolare "Criteri per operazioni con mezzi aerei a pilotaggio remoto"	Quando il Gruppo di Lavoro per il BVLOS avrà terminato la sperimentazione, saranno definiti i relativi criteri applicabili allo spazio aereo ed inseriti in una nuova versione della Circolare APR	Regolamentazione delle operazioni BVLOS	RAS	2019
31	Circolare	Circolare ATM-08. Fraseologia Aeronautica	Ad un anno dalla sua pubblicazione, sono stati individuati vari errori, mentre alcune nuove espressioni sono state definite, talvolta attraverso NOTAM, altre volte con Regolamenti europei	Fornire agli operatori aeronautici e alle scuole di addestramento un unico documento aggiornato per l'addestramento del personale di volo e ATS	RAS	2018

## Appendice 2 – Piano di Sviluppo Normativo – Sez.2

	Categoria	Prodotto normativo	Azione	Benefici attesi	Struttura competente	Tempi previsti
1	Regolamento	Regolamento Tecnico ENAC - Titolo terzo "Esercizio"	Argomenti già trattati dai Regolamenti Europei. Cancellare dopo scadenza opt-out della Parte SPO del 965/2012, mantenendo tramite appositi provvedimenti i requisiti non trattati dai Reg. Europei.	Semplificazione del lavoro degli utenti; riduzione dei costi di conformità regolamentare.	RNA / RPO	2018
2	Regolamento	Ed. n. 1 del 30 giugno 2003. Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale	Argomento trattato dal Reg. EU 965/2012 e relative AMC/GM EASA. Cancellare dopo opt-out Parti NCC/NCO e SPO del 965/2012		RPO	2020
3	Regolamento	Ed. n. 1 approvata con delibera CdA n. 49/2008 del 10/07/2008. Regolamento Integrativo al Capo "Q" dell'Allegato III del Reg. (CEE) n. 3922/1991	Argomento trattato dal Reg. EU 965/2012 e relative AMC/GM EASA e dalla CS FTL.1 EASA. Revisionare e semplificare il Regolamento, dopo la data di entrata in vigore del Reg. 83/2014 (1/02/2016) vista l'applicabilità del Capo Q solamente ad Operatori di velivoli che effettuano attività di Aerotaxi, EMS e CAT single pilot.	Semplificazione del lavoro degli utenti e dell'ENAC; riduzione dei costi di conformità regolamentare.	RPO	2018
4	Regolamento	Ed. n. 1 approvata con delibera CdA n. 27/2009 del 16/6/2009. Certificato di operatore di lavoro aereo	Argomento trattato dal Reg. EU 965/2012 e relative AMC/GM. Cancellare dopo opt-out Parte SPO del 965/2012 e spostare in apposito Regolamento i requisiti applicabili alle operazioni antincendio		RPO	2019
5	Regolamento	Ed. n. 1 del 18 luglio 2011. Certificato di Operatore Aereo imprese trasporto aereo passeggeri con palloni liberi ad aria calda.	Argomento trattato dal Reg. EU 965/2012 e relative AMC/GM, ad eccezione dei requisiti FTL. Cancellare al termine dell'opt-out del 965/2012 per le operazioni CAT con palloni (21/04/2017) spostando alcuni contenuti in apposita pagina WEB ENAC.		RPO	2019
6	Regolamento	Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione soggetti a regolamentazione nazionale			RNA	2019

7	Regolamento	Mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze di aeromobili soggetti a regolamentazione nazionale, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.			RNA	2019
8	Regolamento	Ed. n. 2 del 21 dicembre 2011. Regolamento Abilitazione di Istruttore di volo su aliante.	Cancellare. Regolamento non più attuale per intervenute modifiche normative (reg. EU 1178/11)		RPO	2018
9	Regolamento	Ed. n. 2 del 26 febbraio 2015. Regolamento Licenza di Operatore del Servizio di informazioni Volo (FIS)			RAS	2018
10	Regolamento	Ed. n. 2 del 26 febbraio 2015. Regolamento Licenza di Operatore del Servizio di informazioni Volo (FIS)	Secondo ammodernamento del Regolamento. Modifica delle procedure di esame per tenere conto dell'esperienza maturata nei primi anni di applicazione.	Adattamento delle procedure di esame alla nuova situazione creatasi, ovvero che la licenza FISO è diventata il primo passo per il conseguimento della licenza di controllore del traffico aereo.	RAS	2019
11	Regolamento	Ed. 2, Emendamento 1 del 17 novembre 2017. Regolamento "Meteorologia per la Navigazione Aerea"	L'abrogazione del Regolamento è resa necessaria dall'entrata in vigore della parte MET del Regolamento (EU) 373/2017	Coerenza e armonizzazione del quadro normativo nazionale con quello dell'UE.	RAS	2019
12	Regolamento	Ed. n. 1 del 25 marzo 2015. Regolamento "Requisiti specifici per i fornitori di servizi per l'addestramento e la verifica della competenza del personale tecnico ATSEP"	L'abrogazione del Regolamento è resa necessaria dall'entrata in vigore della parte ATSEP del Regolamento (EU) 373/2017	Coerenza e armonizzazione del quadro normativo nazionale con quello dell'UE.	RAS	2019
13	Circolare	Revisione SEC 03 del 7 ottobre 2004 - Modalità per l'accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e dei requisiti professionali degli addetti alla sicurezza. Programma di formazione professionale per gli addetti ai controlli di sicurezza. Certificato di "addetto alla sicurezza".	Circolare non più attuale (adeguamento a nuova Circolare ENAC SEC 05). Eliminazione della parte riguardante la formazione degli addetti ai controlli di sicurezza, in considerazione dell'inserimento di tale parte nel Manuale della formazione allegato alla Circ. SEC-05	Semplificazione e aggiornamento delle procedure attualmente in vigore con predisposizione di modalità di test teorico e pratico standardizzate su tutto il territorio nazionale.	RSE	2018
14	Circolare	APT 18A del 30 gennaio 2008. Piani di emergenza aeroportuale - incidente aereo.	Prevedere il coinvolgimento delle Direzioni Aeroportuali come Direzione cooperante.		RAS	2019
15	Circolare	APT 21 del 30 gennaio 2006. Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali	In revisione.		TOP	2020

16	Circolare	APT 35 del 21 dicembre 2011. Esercizio dell'Alta Vigilanza da parte dell'ENAC	Armonizzare i contenuti della circolare con la APT 21A "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali.	Armonizzazione dei prodotti regolamentari APT 21A e 35. Monitoraggio dei Piani di investimento. Creazione banca dati.	RAS	2020
17	Circolare	EAL 04A del 21 gennaio 2002 - Titolari di licenza per lo svolgimento di servizi di Lavoro Aereo. Noleggio aeromobili	Abrogazione della circolare a seguito dell'entrata in vigore del Reg. (UE) 379/2014 (nov. 2014)	Semplificazione della materia	RTA/RPO	2018
18	Circolare	EAL 07A del 27 luglio 2010 - Noleggio di aeromobili da parte di titolari di licenza di esercizio di servizi aerei	1. Semplificazione del processo di autorizzazione al wet lease di aeromobili extra UE: l'art. 13 Reg. (CE) 1008/2008 non prescrive l'autorizzazione per il wet di aeromobili UE, l'attuale procedura di notifica per gli aeromobili IT potrebbe essere estesa anche agli aero. UE	Semplificazione del processo e riduzione dell'impiego di risorse da parte dell'ENAC.	RPO	2019
19	Circolare	EAL 17A del 21 dicembre 2011 - Attuazione del regolamento (CE) n. 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio	Adeguamento del certificato di assicurazione dei vettori nazionali a standard europei. Semplificazione procedure.	Riduzione dei costi assicurativi a carico dei vettori; semplificazione e standardizzazione della documentazione amministrativa.	RTA	2019
20	Circolare	NAV 11D del 20 dicembre 2013. Licenza Esercizio Stazione Radio	Contenuto da aggiornare per recepire le variazioni organizzative e rimuovere il riferimento al RT ENAC dopo adozione nuovi regolamenti IAW e CAW relativi a Disposizione DG 73/2013.	Semplificazione del lavoro degli utenti	RNA	2018
21	Circolare	NAV 12 del 30 giugno 1972. Nuovo tipo di Benzina Avio 100/130 a basso tenore di piombo.	Cancellare. Contenuto superato nei fatti. Valutare possibilità di trattare l'argomento attraverso la pubblicazione di N.I. o FAQ		RNA	2018
22	Circolare	NAV 13 Edizione Giugno 1972. Metodi accettabili per la manutenzione degli aeromobili	Revisionare (rimane applicabile per Annesso II e come maintenance standards riconosciuti internazionalmente essendo stata derivata da AC 43-13 da rivalutare dopo completamento rulemaking activity su CS riparazioni e modifiche standard e AMC su 21.A.307 (parti costruite dal proprietario)	Semplificazione del lavoro degli utenti.	RNA	2018
23	Circolare	NAV 16D del 22 gennaio 2008. Paracadute da salvataggio e ausiliari	Revisione aggiornare riferimenti a strutture interne post ultima riorganizzazione Fasare con implementazione SPO	Semplificazione del lavoro degli utenti	RNA / RPO	2019
24	Circolare	NAV 51 del 28 ottobre 1997. Procedure di Certificazione del Personale	Da abrogare		RNA	2018

25	Circolare	NAV 54B del 8 aprile 2008. Permessi di volo per velivoli elementari (V.EL) ed alianti elementari (A.EL.)	Contenuti in linea con l'attuale scenario normativo europeo. Revisionare per aggiornare i riferimenti normativi vigenti e la nuova organizzazione ENAC.	Circolare aggiornata.	RNA	2020
26	Circolare	NAV 56 del 3 settembre 1998. Procedure di approvazione dei corsi di addestramento aeronautico.	Aggiornare riferimenti a strutture interne post ultima riorganizzazione Corsi per Key Person includere procedura per approvazione corsi secondo 66.B.130.	Semplificazione del lavoro degli utenti.	RNA	2020
27	Circolare	NAV 65 del 11 marzo 2003. Demolizione e smantellamento degli aeromobili.	Revisionare/Semplificare aggiornare riferimenti a strutture interne post ultima riorganizzazione e indicazioni PRO-28 Armonizzare e razionalizzare contenuti con Materiale EASA.	Riduzione dei costi di conformità regolamentare, riduzione impegno risorse ENAC	RNA	2020
28	Circolare	NAV 66 del 21 giugno 2003. Gestione delle parti e dei materiali di scarto.	Revisionare/Semplificare aggiornare riferimenti a strutture interne post ultima riorganizzazione e indicazioni PRO-28 Armonizzare e razionalizzare contenuti con Materiale EASA.	Riduzione dei costi di conformità regolamentare, riduzione impegno risorse ENAC	RNA	2020
29	Circolare	NAV 67 del 26 giugno 2003. Parti aeronautiche non approvate o sospette di non essere approvate.	Revisione/ Semplificazione per aggiornamento con PRO 28 e Materiale EASA.	Riduzione dei costi di conformità regolamentare, riduzione impegno risorse ENAC	RNA	2020
30	Circolare	NAV 75 del 11 luglio 2011. Programma Nazionale ACAM	Aggiornare riferimenti a strutture interne post ultima riorganizzazione Aggiornare contenuti all'ultima ED EASA unitamente ad aggiornamento MPSA/ASPH.	Migliorare l'efficacia del processo.	RNA	2018
31	Circolare	LIC 01 del 4 gennaio 2005. Rilascio Certificati Membro di Equipaggio (C.M.E.)	Cancellare e sostituire con Procedura Organizzativa o ASPH.		RSE	2019
32	Circolare	LIC 05 del 4 gennaio 2005. Rilascio Licenza di Paracadutista	Cancellare e sostituire con ASPH.		RPO	2019
33	Circolare	LIC 03B del 18/04/2013. Attuazione Reg. (UE) n. 1178/2011. Sostituzione di licenze e abilitazioni conseguite secondo JAR-FCL conversione di licenze e abilitazioni non conformi a JAR-FCL	Cancellare e sostituire con Procedura Organizzativa o ASPH.		RPO	2019

34	Circolare	LIC 08 del 4 gennaio 2005. Libretto di volo JAR - FCL - Caratteristiche e compilazione	Cancellare e sostituire con Procedura Organizzativa o ASPH.		RPO	2020
35	Circolare	LIC 09 del 15 luglio 2009. Esami teorici per il Conseguimento di Licenze Aeronautiche	Cancellare e sostituire con Procedura Organizzativa o ASPH.		RPO	2019
36	Circolare	LIC 11 del 11 Luglio 2011. Rilascio e rinnovo delle abilitazioni di Pilota Collaudatore, Licenza di Navigatore Collaudatore Sperimentatore e Tecnici di Volo per collaudi e sperimentazione e produzione.	Cancellare e sostituire con Procedura Organizzativa o ASPH.		RPO	2019
37	Circolare	OPV 23 del 11 luglio 2011. Certificazione degli Operatori di Lavoro Aereo	Cancellazione in quanto i contenuti sono superati da intervenute modifiche normative (Reg. Europei)		RPO	2020
38	Circolare	Circolare ATM-06 Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei	Cancellazione in quanto lo strumento della Circolare si è rivelato non appropriato rispetto all'Handbook, più flessibile nella gestione degli aggiornamenti		RAS	2019
39	Circolare	Circolare ATM-05 "Eventi e attività speciali interessanti il traffico aereo"	Migliorare le procedure per risolvere le criticità emerse	Centralizzando i punti di contatto con le DDAA, si rende il processo più veloce ed efficace; l'eliminazione della parte APR renderà la Circolare dedicata esclusivamente agli eventi speciali	RAS	2018
40	Circolare	Circolare ATM-07 "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità"	La Circolare attualmente in vigore utilizza una terminologia non in linea con i Regolamenti SERA e 965; pertanto necessita di una revisione.	Armonizzazione rispetto alla copiosa normativa dell'UE prodotta nel frattempo e definizione delle responsabilità operative e legali nelle operazioni di avvicinamento a vista.	RAS	2019





Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

## VICE DIREZIONE GENERALE

FUNZIONE ORGANIZZATIVA SAFETY

[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

[safety@enac.gov.it](mailto:safety@enac.gov.it)

