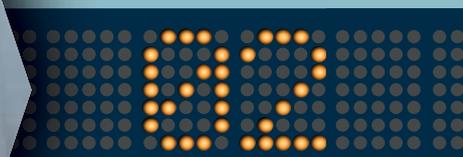






La safety

State Safety Programme	56
ENAC Safety Plan	57
Segnalazioni incidenti/inconvenienti	60
Le attività aeronautiche di rilascio e sorveglianza delle certificazioni	61
Personale di Volo	62
Licenze di Manutentore Aeronautico	63
Certificazione Prodotti Aeronautici	63
	
La certificazione e sorveglianza dei prestatori dei servizi di assistenza a terra (handling)	65
Medicina aeronautica	65
Sorveglianza Imprese Estere	66
Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)	66
I programmi SAFA e SANA	67
Il RAN e il Registro delle Costruzioni	70
Attività normativa	71
Visite ispettive organismi internazionali	72
Twinning Project Italia - Albania	74

LA SAFETY

State Safety Programme



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 in senso lato, costituisce una delle connotazioni essenziali

dell'attività di governo del sistema nazionale di aviazione civile. Proprio per garantire che le azioni degli Stati siano tese a garantire il massimo livello di sicurezza possibile, l'ICAO (International Civil Aviation Organization) ha previsto, per gli Stati membri, l'obbligo di elaborare un programma di sicurezza, definito State Safety Programme.

Per l'Italia la predisposizione dello State Safety Programme ha costituito nel 2011 una sfida inedita; il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e l'ENAC, per la prima volta hanno, infatti, definito congiuntamente priorità e strategie nel governo del sistema di aviazione civile ai fini del raggiungimento e del mantenimento di un accettabile livello di sicurezza.

In tale ottica, poiché l'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, è l'Autorità di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nel sistema dell'aviazione civile in Italia, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato il Direttore Generale dell'ENAC quale Accountable Executive del programma, Il Programma Italiano della Sicurezza Aerea, così viene definito in Italiano lo State Safety Programme, descrive l'assetto istituzionale di governo del sistema di aviazione civile in Italia, che contempla più entità che comunque collaborano e lavorano in sintonia per il raggiungimento

dell'obiettivo comune della safety. Nel contempo, vi sono chiaramente definiti i rapporti dell'Italia con le autorità europee come la Commissione e l'EASA (European Aviation Safety Agency), anche in termini di collaborazione istituzionale, nonché la relazione tra lo State Safety Programme italiano e l'European Aviation Safety Programme elaborato dalla Commissione europea.

ENAC Safety Plan



L'ENAC Safety Plan 2012-2015 è il piano attuativo dello State Safety Programme italiano per gli aspetti di competenza dell'Ente.

In questo unico documento sono integrate le azioni dell'ENAC in materia di safety, così da orientare le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di

interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. Il recente sviluppo in Europa di una strategia comune, di un Programma e di un Piano per la Sicurezza dell'Aviazione Civile ha inoltre offerto l'opportunità di razionalizzare le iniziative favorendo l'impegno sinergico delle risorse a livello internazionale e, a cascata, a livello nazionale.

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

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

Per ogni argomento sono riportate le seguenti informazioni:

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

Tematiche di sistema dell'ESP

Id	Argomento	Azioni	Tipo	Data	Indicatore
ATTIVITÀ CON EASA, ICAO E ALTRE NAA PER LO SSP					
TSI 1.1	Migliorare il coordinamento con EASA, ICAO e le altre NAA in un'ottica di condivisione delle migliori pratiche	Predisporre un piano di azioni che preveda la partecipazione consapevole alle iniziative internazionali	P	2012	Piano
TSI 1.2	Rafforzare il feedback interno delle partecipazioni internazionali dedicate alla safety	Predisporre un piano di azioni che preveda il trasferimento delle conoscenze sia all'interno dell'ENAC che verso gli stakeholder nazionali	P	2012	Piano
TSI 1.3	Visite di standardizzazione ICAO ed EASA	Rispettare il piano di azioni scaturite dalle visite di standardizzazione EASA e ICAO	R C P	2012	Piano
TSI 1.4	Adeguamento di sistema	Predisposizione e attuazione del Piano di Sviluppo Normativo (PSN) triennale	R C P	2012	PSN Certificazioni
TSI 1.5	Adeguamento di sistema	Predisporre e attuare un piano di azioni per l'implementazione della normativa di medicina aeronautica	R C P	2013	Piano
TSI 1.6	Adeguamento di sistema	Predisporre e attuare un piano di azioni per l'implementazione della normativa di "dangerous goods"	R C P	2013	Piano
TSI 1.7	Adeguamento di sistema	Attuazione del Continuous Monitoring Approach (CMA)	R	2013	PRO

Id	Argomento	Azioni	Tipo	Data	Indicatore
PROMOZIONE DEL SMS NELLE IMPRESE					
TSI 2.1	Requisiti SMS	Elaborare le linee guida per l'implementazione in accordo con le indicazioni di ECAST	R	2012	Linee Guida
TSI 2.2	Requisiti SMS	Favorire l'attuazione anticipata del SMS per le organizzazioni (OPS, TRO, etc.)	P C	2013	Seminari Certificazioni
TSI 2.3	Requisiti SMS	Predisporre il piano di monitoraggio dell'efficienza ed efficacia degli SMS delle organizzazioni approvate	R C	2012	Piano di monitoraggio
TSI 2.4	Promozione SMS	Incoraggiare l'applicazione del materiale sviluppato da ECAST, EGAST e EHEST	P	2012	Pubblicazione Internet
ISTITUZIONE DI UN SISTEMA DI SAFETY RISK MANAGEMENT					
TSI 3.1	Banca dati degli eventi (eE-MOR)	Predisporre un piano di azioni per completare la raccolta e l'analisi di dati coinvolgendo gli stakeholder (ENAV, Gestori, etc.)	R	2013	Piano
TSI 3.2	Integrare le banche dati (eE-MOR, EMPIC, etc.)	Consolidare l'impiego di EMPIC		2014	Moduli attuati
TSI 3.3	Integrare le banche dati (eE-MOR, EMPIC, etc.)	Predisporre un piano di azioni per rendere fruibili i dati in forma integrata		2014	Piano
TSI 3.4	Sviluppare la cultura interna sull'uso delle tecniche di valutazione del rischio nelle attività di certificazione e sorveglianza	Attuare un piano di iniziative documentali e formative per il trasferimento di esperienze	P	2013	Piano
TSI 3.5	Determinare uno schema di classificazione comune della severità del rischio	Partecipare alle relative iniziative europee (EASA, ECTRL, NAAs) per la rapida attuazione in Italia	P	2013	Schema
TSI 3.6	Cultura Positiva e Just Culture	Individuare gli indicatori e predisporre un piano di azioni coinvolgendo gli stakeholder (ENAV, Gestori, etc.)	P	2013	Piano e KPI
COOPERAZIONE CON LE PARTI INTERESSATE					
TSI 4.1	Gestione eventi di crisi	Sostenere lo European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC)	P	2012	Partecipazioni all'EACCC
CAT CON AEROPLANI - RUNWAY EXCURSIONS					
TOP 1.1.1	Monitorare gli eventi di RE	Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura	R C P	2012	KPI
TOP 1.1.2	Monitorare gli eventi di RE	Predisporre un piano di azioni in accordo a European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)	R C P	2013	Piano
CAT CON AEROPLANI - MID-AIR COLLISIONS					
TOP 1.2.1	Monitorare gli eventi di MAC	Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura	R C P	2012	KPI
TOP 1.2.2	Monitorare gli eventi di MAC	Predisporre un piano di azioni	R C P	2013	Piano
CAT CON AEROPLANI - CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN					
TOP 1.3.1	Monitorare gli eventi di CFIT	Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura	R C P	2012	KPI
TOP 1.3.2	Monitorare gli eventi di CFIT	Predisporre un piano di azioni	R C P	2013	Piano
CAT CON AEROPLANI - LOSS OF CONTROL IN FLIGHT					
TOP 1.4.1	Monitorare gli eventi di LOC-I	Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura	R C P	2012	KPI
TOP 1.4.2	Monitorare gli eventi di LOC-I	Predisporre un piano di azioni	R C P	2013	Piano



Id	Argomento	Azioni	Tipo	Data	Indicatore
CAT CON AEROPLANI - GROUND COLLISIONS					
TOP 1.5.1	Monitorare gli eventi di GLOC	Individuare gli indicatori nazionali e piano di misura	R C P	2012	KPI
TOP 1.5.2	Monitorare gli eventi di GLOC	Predisporre un piano di azioni in accordo alla nuova versione dell'European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI)	R C P	2013	Piano
ELICOTTERI					
TOP 2.1	Sicurezza HEMS, SAR e LA	Piano di iniziative per monitoraggio dei fattori chiave e mitigazione dei rischi in coordinamento con EHEST	R C P	2013	Piano
TOP 2.2	Certificazione eliporti	Piano di iniziative per l'applicazione del regolamento ENAC	R C P	2014	Piano Certificazioni
AVIAZIONE GENERALE					
TOP 3.1	Fruibilità dello spazio aereo	Piano per estensione del FUA a lower level e riesame disegno spazio aereo	R	2013	Piano
TOP 3.2	Addestramento piloti	Piano di iniziative per monitoraggio dei fattori chiave e mitigazione dei rischi in linea con EGAST	R	2013	Piano
TOP 3.3	Fruibilità aeroporti minori	Piano di iniziative per il riesame dei dati aeronautici	C P	2015	
TOP 3.4	Fruibilità aeroporti minori	Piano di iniziative per l'aggiornamento della cartografia ostacoli	C P	2015	
NUOVI PRODOTTI, SISTEMI, TECNOLOGIE E OPERAZIONI					
TEM 1.1	Puntatori Laser	Piano di iniziative per il monitoraggio e la repressione	R C P	2012	KPI
TEM 1.2	GNSS e PBN	Piano nazionale implementazione PBN	R C	2012	Piano
TEM 1.3	Operazioni UAS	Schema di operazioni UAS remunerate e non in spazi aerei non segregati	R	2012	Schema Prodotti normativi
TEM 1.4	SESAR	Assicurare il supporto al progetto	P	2013	Iniziative
TEM 1.5	Blocchi Funzionali di Spazio Aereo	Assicurare lo sviluppo di Blue Med	R C	2012	Piano
TEM 1.6	Nuove tecnologie aeroportuali	Messa in servizio di dispositivi a decelerazione progressiva	C	2015	Servizio su un aeroporto
TEM 1.7	Nuove tecnologie aeroportuali	Messa in servizio di dispositivi di rilevamento del wind shear	C	2013	Servizio su un aeroporto
FATTORI AMBIENTALI					
TEM 2.1	Operazioni in nube vulcanica	Piano attuativo della Circolare GEN 04 (Etna)	R C	2012	Piano
CONSIDERAZIONI DI REGOLAZIONE					
TEM 3.1	Modificare lo schema normativo ENAC in un'ottica di semplificazione, efficacia ed efficienza, secondo logiche performance based e soft regulation	Elaborare la politica di attuazione e predisporre conseguentemente il piano di azioni sulla normativa	R	2012	Politica Piano
TEM 3.2	Modificare lo schema normativo ENAC in un'ottica di semplificazione, efficacia ed efficienza, secondo logiche performance based e soft regulation	Raccogliere gli handbook in un unico manuale razionalizzandone la struttura in un'ottica di facile utilizzo	R	2013	Handbook comune
TEM 3.3	Aumentare l'efficacia della safety oversight ENAC	Sviluppare e attuare un programma di standardizzazione dei processi di certificazione e sorveglianza	C	2012	Politica Piano
FATTORE UMANO E PRESTAZIONI UMANE					
THF 1.1	Strategia sul fattore umano	Predisporre un piano di azioni per potenziare la capacità e la competenza del personale	P	2012	Strategie e Piano
THF	Strategia sul fattore umano	Elaborare un piano di iniziative per garantire che le tematiche di fattore umano siano considerate in ogni attività dell'aviazione civile	R P	2012	Piano

Segnalazioni incidenti/inconvenienti

L'eE-MOR (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting) è il sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici progettato e realizzato dall'ENAC in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio europeo che stabilisce, per il miglioramento della sicurezza aerea, i criteri e gli standard per la segnalazione, raccolta, registrazione, tutela e diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici. La Direttiva intende per evento aeronautico qualunque interruzione operativa, difetto o guasto che non abbia causato un incidente o inconveniente grave, per i quali l'obbligo di segnalazione e di raccolta dei relativi dati è già previsto dalle vigenti prescrizioni regolamentari. Per la prima volta nel nostro Paese e in ambito europeo è stato introdotto un innovativo sistema di segnalazione integrata, con la relativa analisi, di ogni evento suscettibile di compromettere la sicurezza del volo. È stato così istituito un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'ENAC, ed uno di segnalazione volontaria di eventi non soggetti a segnalazione obbligatoria, ma che rappresentano o possono rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'ANSV. L'istituzione di tali sistemi ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità, all'insegna di una no penalty policy che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza, e che vede nella cooperazione tra l'ENAC e l'ANSV una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi. Il Sistema eE-MOR si propone dunque quale strumento di un necessario cambiamento culturale che all'insegna della just culture dovrà condurre ad una sempre più efficace condivisione tra autorità e industria del trasporto aereo dei principi di prevenzione degli incidenti aeronautici, anche attraverso una nuova corretta classificazione di tutti gli eventi secondo principi tassonomi-

ci condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.

Raccomandazioni di Sicurezza

L'ANSV è l'ente preposto in Italia alle inchieste su incidenti ed inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile. A conclusione delle indagini ha la facoltà, sulla base dei dati emersi, di emanare raccomandazioni di sicurezza per la prevenzione di incidenti ed inconvenienti. Le raccomandazioni di sicurezza vengono indirizzate alle autorità aeronautiche competenti, quali l'ENAC, per l'eventuale emanazione di provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo. L'ENAC valuta il contenuto delle raccomandazioni che, se recepite, portano alla definizione dei provvedimenti correttivi. La posizione assunta dall'ENAC, in merito alla singola raccomandazione di sicurezza, è contenuta nel modello Follow-up Action on Occurrence Report (FACTOR). Il modello FACTOR viene emesso per ogni evento per il quale siano state prodotte raccomandazioni di sicurezza: contiene i dati identificativi dell'evento, una sua sintetica descrizione e, per ogni raccomandazione di sicurezza indirizzata all'ENAC, i provvedimenti assunti e il relativo stato di attuazione.

Al riguardo, nel 2011, l'ENAC ha emanato i seguenti FACTOR:

Numero	Data	Oggetto
01/2011	25/02/2011	Tipo Airbus 320-214 marche I-BIKU e Cessna 525 marche HB-VOG
02/2011	23/02/2011	DHC-8-314Q Dash 8 marche OE-LSB
03/2011	23/02/2011	Bombardier Canadair CL-415 marche I-DPCK
04/2011	14/03/2011	Aliante Alexander Schleicher GmbH & Co, modello ASW 19 marche D - 7946
05/2011	28/03/2011	Bombardier Canadair CL-415 marche I-DPCN
06/2011	29/03/2011	Bombardier CRJ 900 marche EI-DRJ
07/2011	31/03/2011	Tipo Mooney M - 20R marche OE-KMO
08/2011	05/08/2011	Biplano Stampe SV 4C marche F-BDJP
09/2011	06/09/2011	Aeromobile tipo Mooney M20S marche HB-DHY
10/2011	03/10/2011	Aeromobili Airbus A319 marche CS-TFU, Airbus A320 marche G-MIDX, Airbus A320 marche F-GKXF
11/2011	07/12/2011	Aeromobile MD-82 marche I-DACY
12/2011	09/12/2011	Motoaliante ASW27-18E marche D-KGSA

Le attività aeronautiche di rilascio e sorveglianza delle certificazioni

L'ENAC svolge attività relative ai processi di certificazione, sorveglianza e nel contempo garantisce il mantenimento degli standard normativi nazionali ed internazionali e lo sviluppo del settore aereo in tutte le sue varie espressioni. Le attività di certificazione e sorveglianza sono svolte da personale professionista altamente qualificato nel settore aeronautico, costituito da ingegneri aeronautici, elettronici, civili, ispettori di volo e periti specializzati. Le attività di certificazione e sorveglianza, indipendentemente dal tipo di organizzazione aeronautica, sono svolte dai team di sorveglianza, composti da due o tre professionisti, con un team leader, con compiti di coordinamento e nel caso di operatori aerei ed aeroporti anche da un ispettore di volo. Tutte le attività che riguardano la sorveglianza o la certificazione consistono in audit, programmati e non, finalizzati alla verifica della costante e continua rispondenza ai requisiti di certificazione. Le attività di sorveglianza sono svolte sulla base dell'elaborazione e dell'esecuzione di un piano nazionale di sorveglianza con validità annuale o pluriennale a seconda del tipo di certificazione. Le verifiche sono sempre svolte alla presenza di rappresentanti delle organizzazioni, con i quali concordare procedure di rientro dalle eventuali non-conformità rilevate. Nel caso di azioni insufficienti il team provvede ad inoltrare azioni sanzionatorie che consistono in limitazione di abilitazioni possedute, sospensioni di abilitazioni o certificazioni fino alla revoca definitiva di una abilitazione o certificazione. Tale modus operandi viene adottato per ogni tipo di certificazione che l'ENAC rilascia, sia per il settore aereo propriamente detto che per quello infrastrutturale. Le certificazioni aeronautiche attualmente in vigore sono:

- COA (certificato di operatore aereo, rilasciato alle compagnie aeree);
- PARTE 145 (certificato rilasciato alle ditte di manutenzione);

- PARTE 147 (per le ditte che effettuano addestramento al personale tecnico che opera nelle ditte di manutenzione);
- CAMO (per le ditte che forniscono il supporto tecnico per la gestione in sicurezza della navigabilità degli aeromobili);
- COLA (per le ditte che svolgono lavoro aereo come spargimento sostanze, riprese aeree, radiomisure, telelevamento, etc.);
- FTO e TRTO (per le ditte che effettuano l'addestramento dei piloti per il rilascio di licenze ed abilitazioni);
- Organizzazioni Registrate (per le ditte che effettuano l'addestramento degli allievi piloti privati);
- DOA (per le ditte di progettazione);
- POA (per le ditte di produzione di aeromobili e componenti);
- CVRP (per i centri di verifica e ripiegamento paracaduti, scuole di paracadutismo, laboratori aeronautici);
- FCL (per i piloti);
- FSTD (per i dispositivi di addestramento del personale di condotta);
- LMA (per i manutentori aeronautici).

Alcune attività di certificazione e sorveglianza sono svolte anche per delega diretta da parte di EASA, che richiede all'ENAC di svolgere alcune attività in nome e per suo conto. A tali certificazioni vanno aggiunte le certificazioni rilasciate ad aeroporti ed eliporti, siano essi affidati in gestione a società di capitali o a gestione diretta ENAC. Per i gestori aeroportuali si applicano le stesse modalità di certificazione e sorveglianza delle ditte aeronautiche seppur con normative nazionali emesse in base ai requisiti ICAO (Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti). Tutti gli operatori aerei nazionali sono in possesso della licenza di esercizio che viene rilasciata dall'ENAC a seguito di verifiche amministrative, contabili e finanziarie. L'ENAC rilascia anche le autorizzazioni ad operatori stranieri di lavoro aereo che vengono a svolgere attività in Italia.

Attività di certificazione 2011

Agibilità opere aeroportuali	61
Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture e impianti	130
Approvazione programmi di addestramento personale di volo	50
Autorizzazione servizi trasporto aereo	4460
Autorizzazioni lavoro aereo operatori comunitari	30
Autorizzazioni dry leasing aeromobili	254
Autorizzazioni wet leasing aeromobili	44
Certificazione aeromobili per esportazione	128
Certificazione aeromobili di costruzione amatoriale	5
Rilascio certificato di aeroporto (include le infrastrutture)	1
Certificazioni scuole addestramento tecnico	1
Progettazione opere in aeroporti a gestione diretta	13
Registrazione organizzazioni addestramento piloti privati	12
Rilascio certificato di navigabilità e ARC	81
Approvazione programmi di manutenzione prodotti aeronautici	321
Rilascio attestati collaudo stazione radio	368
Rilascio permessi di volo di aeromobili	221
Rilascio certificati CAMO	8
Rilascio certificati operatore aereo di trasporto aereo	7
Certificati operatore lavoro aereo emessi	29
Rilascio certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO-TRTO)	8
Rilascio certificati organizzazione di manutenzione	41
Rilascio certificati organizzazione di produzione	3
Rilascio licenze trasporto aereo	5
Rilascio licenze lavoro aereo	82
Rinnovo certificato di navigabilità e ARC	401
Sorveglianza delle Organizzazioni Registrate	44
Sorveglianza CAMO Audit di sistema e prodotto effettuati	538
Sorveglianza/rinnovo certificati aeroporto	47
Sorveglianza/rinnovo certificati operatore aereo di trasporto aereo	27
Sorveglianza/rinnovo certificati operatore aereo di lavoro aereo	14
Sorveglianza/rinnovo certificati organizzazione di addestramento personale navigante (FTO-TRTO)	76
Sorveglianza imprese di manutenzione	502
Sorveglianza imprese di produzione	153
Sorveglianza organizzazioni di addestramento tecnico	44
Sorveglianza CVRP e laboratori	25
Sorveglianza licenze esercizio di trasporto aereo	79
Sorveglianza licenze esercizio di lavoro aereo	74

Personale di Volo

ENAC ha svolto nel corso del 2011 le seguenti attività di certificazione e approvazione:

- approvazione del nuovo Test di conoscenza della lingua inglese proposto da AOPA Italia per i titolari di Licenza di Pilota Privato;
- rilascio di 68 "Special Authorisation" per lo svolgimento di attività particolari, come previsto dalla JAR FCL;
- rilascio di 61 approvazioni di programmi di addestramento con riconoscimento crediti addestrativi;
- svolgimento di 15 giornate di standardizzazione per Esaminatori per le prove in volo;
- emissione di 8 note di policy per la standardizzazione delle procedure e delle interpretazioni.

LICENZE DI PILOTAGGIO SUDDIVISE PER TIPOLOGIA RILASCIATE DALL'ENAC NEL CORSO DEL 2011

Attività di rilascio licenze

			Valide
PPL	A	J	498
	A	N	21
	H	J	76
	H	N	5
CPL	A	J	282
	A	N	5
	H	J	74
	H	N	6
ATPL	A	J	346
	A	N	6
	H	J	30
	H	N	1
			1.350

Legenda: ATPL: licenza pilota di linea
CPL: licenza pilota commerciale
PPL: licenza pilota privato

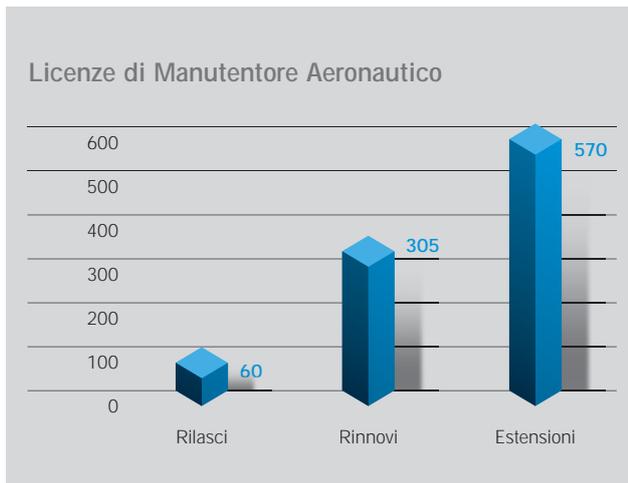
N: nazionale
J: JAR
A: aereo
H: elicottero

Albi/Registro del Personale di Volo

Attività	2010	2011
Iscrizioni albi piloti e tecnici di volo	218	193
Iscrizioni registro assistenti di volo	431	509
Estratti dagli albi e dal registro	1243	872
Nomine a comandante	129	69
Cancellazioni dagli albi e dal registro	81	12

Licenze di Manutentore Aeronautico

Nel corso del 2011 l'ENAC ha svolto attività di rilascio, rinnovo ed estensione delle Licenze di Manutentore Aeronautico. I dati delle licenze rilasciate, rinnovate o estese dall'ENAC nel corso dell'anno sono riportati nel grafico seguente.



Certificazione Prodotti Aeronautici

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

- fornito professionisti in "Secondment" in particolare per gli elicotteri Agusta AW 169 & 189, SCAC Superjet, Bell 429, Elicottero K4A KA-2HT e motore K4A modello V2400-A2HT, elicottero Kamov;
- assicurato la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili Airbus 320, Eurocopter EC175;
- partecipato alle attività del Processo MRB per il velivolo ATR42/72;
- fornito assistenza per la convalida da parte dei Paesi Terzi dei prodotti nazionali per la convalida di aeromobili.

L'ENAC ha assicurato inoltre la sorveglianza della gestione dell'aeronavigabilità continua dei prodotti di costruzione nazionale AgustaWestland, Alenia, Alenia Aermacchi,

Iniziative Industriali, Piaggio, Mecaer, Tecnam, Vulcanair e per i prodotti per i quali l'ENAC è responsabile per conto dell'EASA come Piper PA-60, Bombardier CL415, Bellanca Champion 7, Boeing MD80, DC8, Bell 412, 212, 206.

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

Sono state gestite 298 richieste di intervento tecnico ricevute da parte dell'EASA ed emesse:

- 172 technical Visa per rilascio certificati di approvazione modifiche da parte EASA;
- 17 proposte di approvazione di Flight Condition da parte EASA;
- 32 permessi di volo per aeromobili EASA.

L'ENAC è stato delegato inoltre dalla Federal Aviation Authority (FAA) al rinnovo dello Special Airworthiness Certificate del BA609 (S/N 60002).

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

- 1 approvazioni modifiche per aeromobili di competenza ENAC;
- 49 permessi di volo per aeromobili ENAC convenzionali;
- 4 permessi di volo per aeromobili UAV (Galileo Falco, Alenia Sky Y, Nimbus C-Fly, Aermatica Anteos);
- 1 riemissione dell'autorizzazione al volo per l'elicottero Tilt Rotor Bell Agusta AW609.

Attività di Certificazione più significative

COMPLETE:

- Motore Diesel Jet CR1.9 8V
- Attività di assistenza per Certificazione da parte di Autorità straniere più significative
 - Convalida FAA OMA Sud Skycar
 - Convalida russa AW139
 - Convalida russa AW109
 - Convalida FAA Tecnam P2006T

IN CORSO:

- Aeromobili
 - OMA Sud Red Bird Type Certificate
 - UAS Galileo Falco
 - Agusta A109 Serie
 - Tecnam P2006T Tecnam P2002 e P92 modifiche Varie
 - Vulcanair P68
 - Bell Agusta AW 609
 - AW139 nuove varianti
 - EH101 modifiche varie
 - Alenia C27J Major Changes
 - STC RUAG
- Eliche
 - Elica GT-Eliche modello TC-GT-2-250-210-FW

Nell'ambito di attività di consulenza, ricerca e promozione del settore aereo l'ENAC ha:

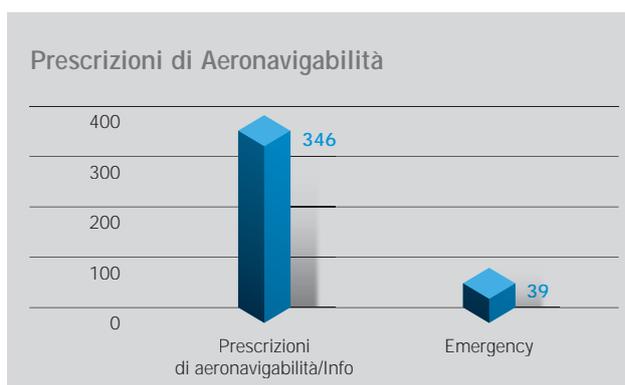
- fornito consulenza su richiesta di Alenia per la ricerca nel settore UAS per il progetto "Programma di Ricerca SMAT - UAS", tuttora in corso;
- concordato con l'Università La Sapienza di Roma la possibilità tramite uno stage di collaborare alla stesura di una tesi di Laurea pertinente le operazioni degli UAS, tuttora in corso;
- svolto ricerca nelle specifiche aree per nuovi materiali compositi nano strutturati, emissioni vulcaniche e aviazione civile, carburanti alternativi e per problematiche

relative agli unmanned aircraft;

- svolto un workshop sugli UAS presso l'Università La Sapienza di Roma.

Prescrizioni di Aeronavigabilità

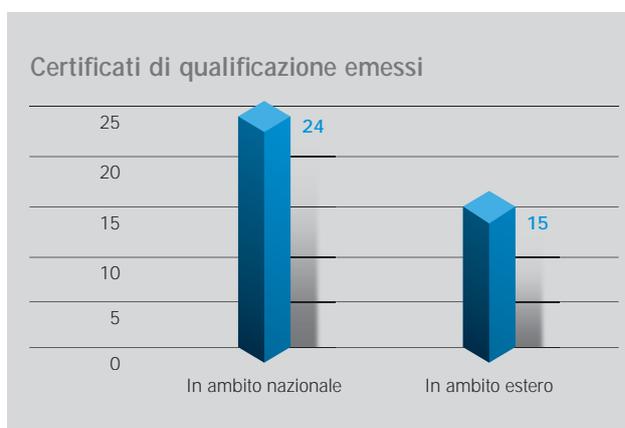
È stata garantita l'attività informativa verso l'utenza, tramite l'emissione e la pubblicazione sul sito web ENAC di 385 Prescrizioni di Aeronavigabilità / Informative, delle quali 39 Emergency.



Qualificazione dispositivi di addestramento del personale di condotta (FSTD)

Nel corso del 2011 l'ENAC ha rilasciato 39 certificati di qualificazione FSTD concernenti simulatori di volo per aeroplano ed elicottero, ubicati sia sul territorio nazionale che all'estero. Le Qualificazioni iniziali svolte sono state in totale 8, delle quali 2 all'estero.

In dettaglio, in ambito nazionale l'ENAC ha emesso 24



Certificati di Qualificazione FSTD relativi a 20 simulatori di volo. In ambito estero, i Certificati emessi sono stati 15 relativi a 10 simulatori di volo.

La certificazione e sorveglianza dei prestatori dei servizi di assistenza a terra (handling)

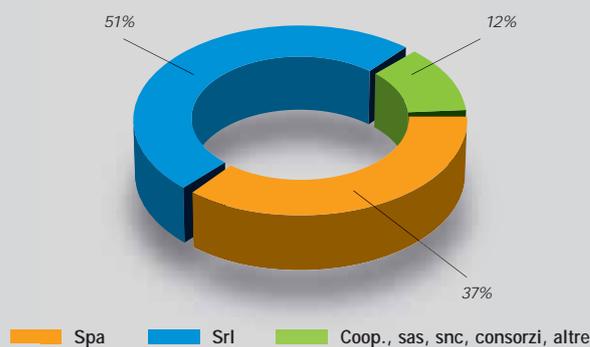
ENAC ha introdotto, sul modello delle certificazioni aeronautiche, il certificato di prestatore di servizi di handling che presuppone l'accertamento e la verifica di una serie di requisiti di idoneità che devono essere posseduti sia dagli autoproduttori che dai prestatori a terzi e che sono rivolti ad assicurare l'adeguatezza e la qualità dell'organizzazione aziendale.

Tale sistema ha introdotto innovazioni sostanziali nel settore anche nella misura in cui richiede da parte dell'ENAC un rigoroso e puntuale controllo sul mantenimento dei requisiti, prevedendo anche il coinvolgimento del gestore aeroportuale per i connessi compiti di coordinamento e per le responsabilità attribuitegli dal nuovo Codice della Navigazione.

La certificazione d'impresa ha posto l'Italia all'avanguardia nei confronti anche dei paesi aeronauticamente più avanzati suscitando notevole interesse da parte della Comunità europea, che ha introdotto il principio della certificazione nella bozza di regolamento comunitario che sostituirà la Direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, presentata il 1° dicembre 2011.

L'apertura del mercato nel nostro Paese può considerarsi realizzata tenuto conto che, al netto delle disposizioni di revoca/decadenza, le certificazioni in corso di validità sono attualmente 246, comprese quelle rilasciate agli handler che operano sugli scali a gestione diretta. Tuttavia occorre rilevare che solo il 20% degli operatori certificati sono full handler (il dato comprende anche le società di gestione). Nel 2011 sono stati rilasciati 16 certificati di prestatore

Tipologia società di handling



di servizi di assistenza a terra e ne sono stati revocati 17. In totale, a partire dal 2007, anno in cui è entrata in vigore la Circolare ENAC APT-02, con la quale è stato introdotto il certificato di prestatore di servizi di assistenza a terra, fino al 31 dicembre 2011 sono stati rilasciati 284 certificati, ne sono stati revocati 32 e dichiarati decaduti 6.

Medicina aeronautica

ENAC con il Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici in materia di medicina aeronautica", ha implementato i requisiti JAA JAR-FCL3 emendamento 5 e le relative procedure AGM-JIP resi applicabili per l'idoneità psicofisica per piloti, assistenti di volo, controllori di volo e paracadutisti, formalizzando al contempo nella propria struttura organizzativa l'Aeromedical Section. L'ENAC ha inoltre predisposto atti e linee guida rivolti all'utenza, ai centri aeromedici (AeMC) e ai medici esaminatori autorizzati (AME) per un'immediata diffusione delle informazioni, della normativa e della modulistica applicabile. Ad oggi sono state rilasciate 75 autorizzazioni per i medici esaminatori, competenti in particolare per gli accertamenti della idoneità psicofisica dei piloti titolari di licenza di volo non commerciale (PPL).

Sorveglianza Imprese Estere

L'ENAC, nell'ambito del contratto di programma firmato con l'EASA, ha svolto attività di certificazione e di sorveglianza su imprese di manutenzione in Paesi extra-europei. In particolare è stata effettuata l'attività di sorveglianza per il mantenimento delle approvazioni delle imprese China Air Lines (Taiwan) e Tap (Brasile). È inoltre proseguita la conduzione delle attività per il rilascio dell'approvazione alle seguenti imprese di manutenzione: Accord Avia, Air Tatarstan, Airways Technics in Russia e Sobraer Sonaca e Goodrich in Brasile.

Programma ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring)

L'ENAC ha dato avvio nel 2011 al programma di monitoraggio della navigabilità continua degli aeromobili registrati nel Registro Aeronautico Nazionale realizzato in accordo ai contenuti dell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (CE) 2042/2003. Tale Regolamento richiede a ciascuna autorità degli Stati Membri dell'UE di elaborare un programma annuale di ispezioni per monitorare lo stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale.

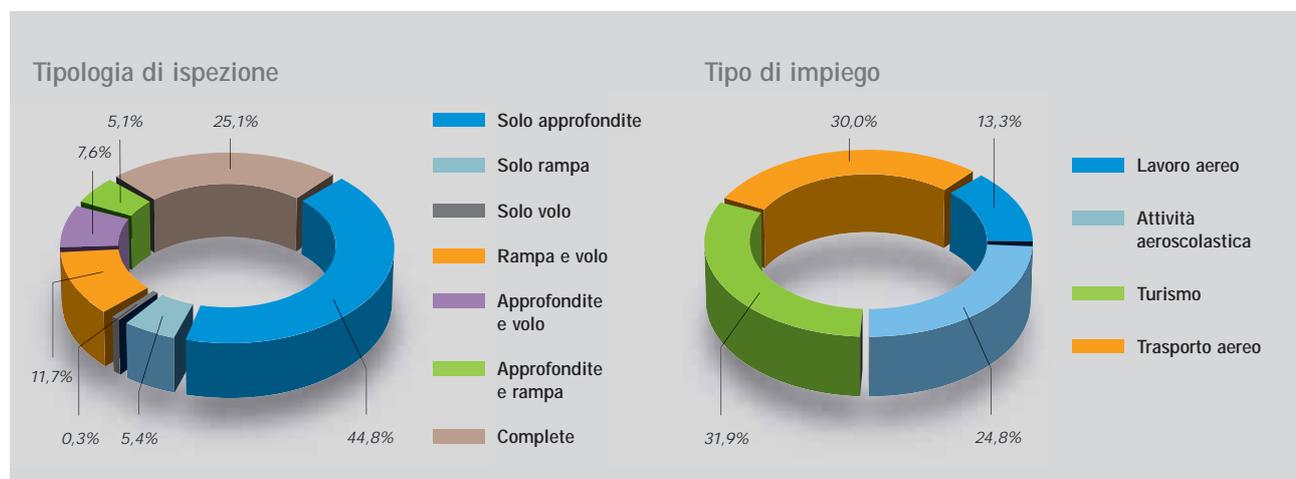
Lo scopo del programma è di garantire, attraverso controlli mirati su un numero preselezionato di aeromobili

sotto la sorveglianza dell'ENAC, che il complesso degli aeromobili della flotta nazionale mantenga le condizioni di aeronavigabilità e di idoneità al volo richieste dalla normativa vigente.

Il campione di aeromobili è identificato secondo criteri stabiliti dall'ENAC sulla base della conoscenza delle realtà aeronautiche locali e delle risultanze delle attività di sorveglianza pregressa. La dimensione del campione di aeromobili e le aree di particolare interesse da sottoporre a verifiche ispettive nell'ambito del programma ACAM sono riviste sulla base delle risultanze delle ispezioni condotte l'anno precedente e tenendo conto degli andamenti di indicatori di sicurezza specificatamente individuati da ENAC. Nell'anno 2011 sono state effettuate 323 ispezioni da parte dell'ENAC che hanno comportato un impegno complessivo di professionisti pari a circa 680 giorni di lavoro. Il programma è governato da un apposito Comitato, costituito da 11 professionisti e un dirigente.

La distribuzione percentuale delle ispezioni in funzione della tipologia di verifica e dell'impiego degli aeromobili è evidenziata nei grafici qui sotto riportati.

Con l'attuazione del programma ACAM cambia il ruolo dell'ENAC in materia di controlli di navigabilità. La certificazione diretta del singolo aeromobile è infatti sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione



dei relativi risultati per la razionalizzazione degli interventi successivi.

Si è realizzato così un sistema moderno di sorveglianza che attraverso la misura delle prestazioni e delle criticità permette di ottimizzare le risorse mantenendo o addirittura migliorando i livelli di sicurezza complessivi.

I programmi SAFA e SANA

Il programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), che consiste in ispezioni di rampa agli aeromobili in transito negli aeroporti europei, è parte del programma di sicurezza della Comunità europea.

L'art. 9 del Regolamento Basico (CE) 216/2008 richiede il rispetto degli standard ICAO per gli aeromobili in transito sugli aeroporti comunitari. Attraverso il programma SAFA la Commissione europea si è dotata di uno strumento di controllo dell'applicazione di tale articolo. L'imminente pubblicazione della normativa attuativa di tale articolo (Implementing Rules) darà un assetto definitivo alla materia, riprendendo peraltro la quasi totalità delle procedure e linee guida già applicate oggi.

Per questo motivo il programma SAFA è ormai un'attività istituzionale dell'ENAC, per la conduzione della quale, in relazione alle ispezioni, alle azioni di follow-up e alle comunicazioni periodiche che occorre fornire alla Commissione e all'EASA, è richiesta una pianificazione sistematica e puntuale ed un'analisi dei risultati efficace ai fini dell'incremento della sicurezza delle operazioni di volo nel nostro Paese e quale contributo significativo alla sicurezza delle operazioni di volo in Europa.

L'attività ispettiva prosegue con quella di reporting: i rilievi fatti vengono inseriti in un rapporto e i dati registrati confluiscono in un unico database europeo consultabile da ciascun Stato Membro.

L'ENAC partecipa al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione europea (ASC - Air Safety Committee) che

si occupa, tra l'altro, della gestione del programma SAFA e prende parte ai diversi gruppi di lavoro istituiti in ambito europeo allo scopo di perfezionare e standardizzare l'attività di sorveglianza, quali l'ESSG (European SAFA Expert Steering Group) e l'IDEA (In DEpth Analysis) Expert Group. I dati raccolti attraverso il programma SAFA sono utilizzati dagli Stati Membri come informazioni utili per la compilazione della Black List comunitaria.

La Black List, nata nel 2006 da un'iniziativa dell'Unione europea, vuole essere uno strumento di tutela del passeggero dai rischi legati al volo: la lista nera segnala, infatti, le compagnie aeree extracomunitarie che non soddisfano i requisiti di sicurezza stabiliti a livello comunitario ed impone ai vettori indicati divieto operativo su tutto il territorio della Comunità.

L'aggiornamento periodico della lista consente di fornire ai passeggeri informazioni sempre attuali in materia di sicurezza.

È possibile conoscere l'elenco dei vettori inseriti nella Black List visitando il sito istituzionale dell'ENAC.

Attività ispettiva SAFA

Di seguito si riportano i dati elaborati relativi all'attività ispettiva condotta nel nostro Paese, nell'ambito del programma SAFA.

Le ispezioni totali effettuate nel corso del 2011 sono state 817 così suddivise:

- ispezioni su operatori UE = 449; UE/Totali = 0,55
- ispezioni su operatori non-UE = 368; non-UE/Totali = 0,45

Sono stati ispezionati complessivamente 759 aeromobili dei quali 428 appartenenti ad operatori UE pari al 56% e 331 ad operatori extra UE pari al 44%, per complessivi 340 operatori commerciali (linea e charter, inclusi gli operatori taxi) e 13 voli privati, di cui 186 operatori UE e 167 operatori non UE.

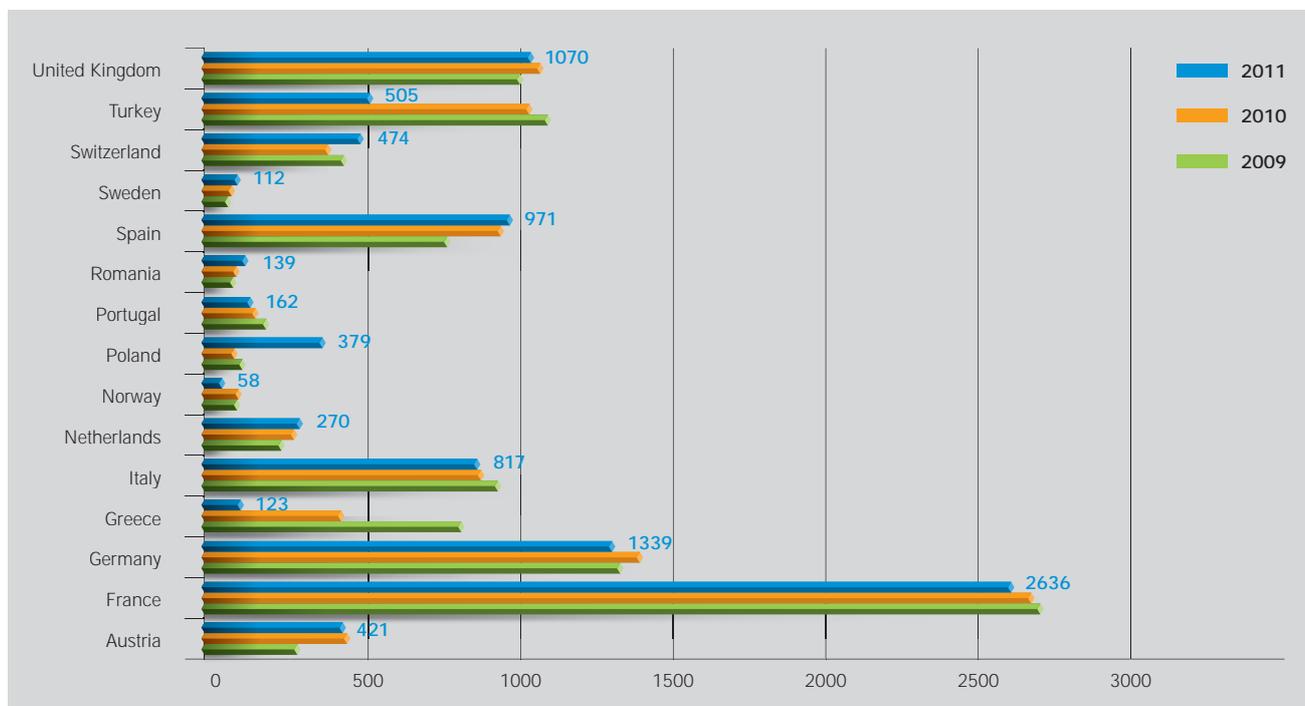
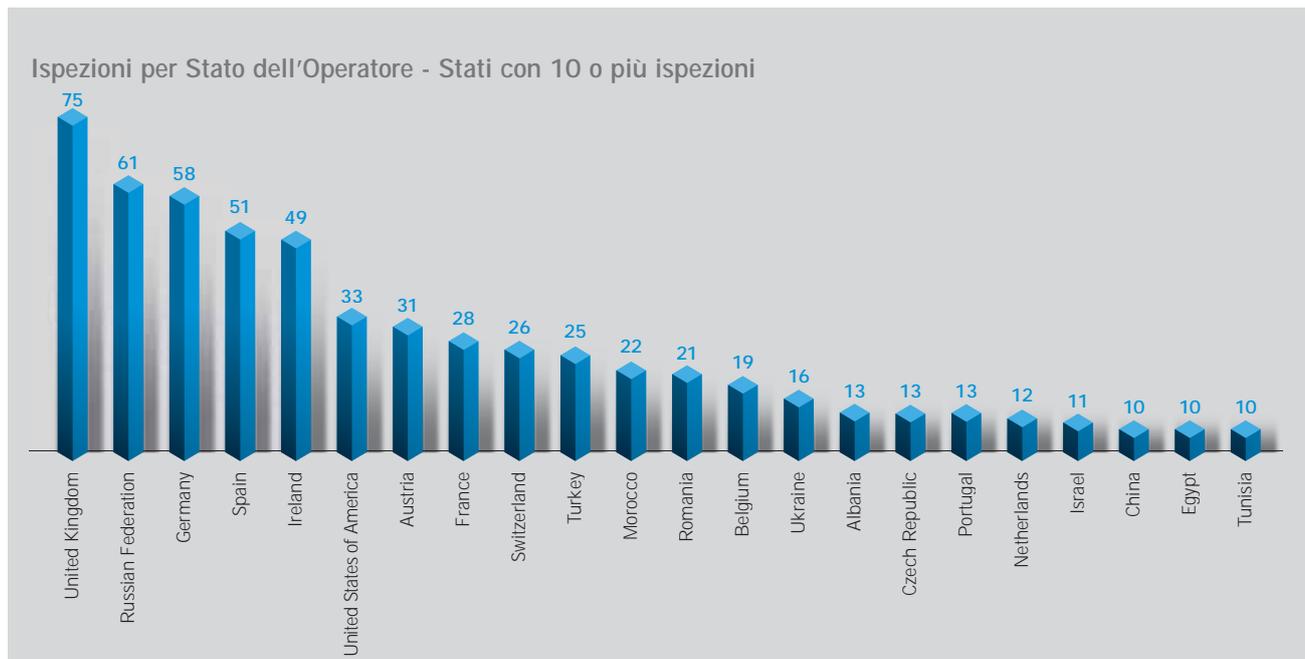
Gli Stati degli operatori ispezionati sono complessivamente 85 di cui 26 UE e 59 non UE.

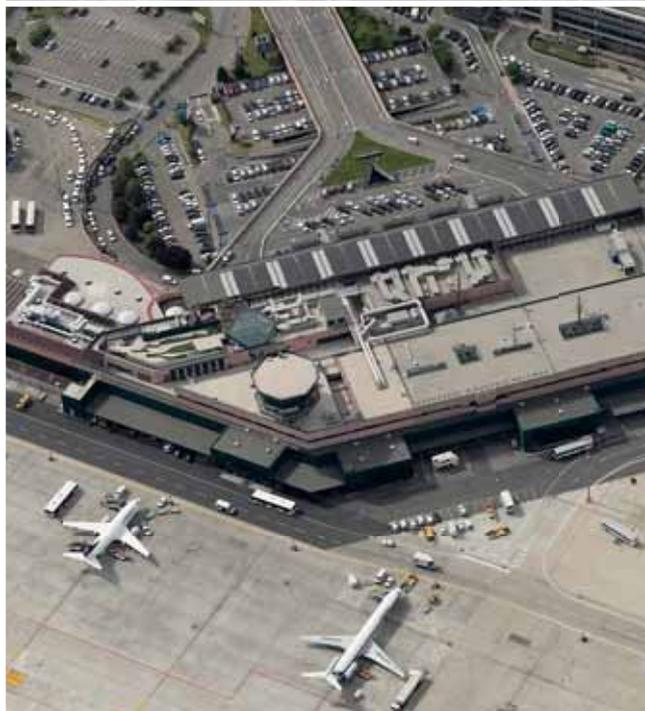
Nei grafici seguenti è riportata l'attività svolta da alcuni Stati partecipanti al programma SAFA nel 2009, 2010 e 2011, anno cui si riferiscono i valori numerici.

Nel 2011 le 817 ispezioni effettuate hanno interessato 35 aeroporti contro i 32 del 2010, assicurando una maggiore copertura del territorio nazionale rispetto

all'anno precedente.

L'attività media è stata di circa 68 ispezioni/mese, con una distribuzione durante l'anno proporzionale ai flussi di traffico. Il mese con più ispezioni è stato quello di agosto con 99 ispezioni, mentre il mese con minore attività è stato quello di febbraio con 27.



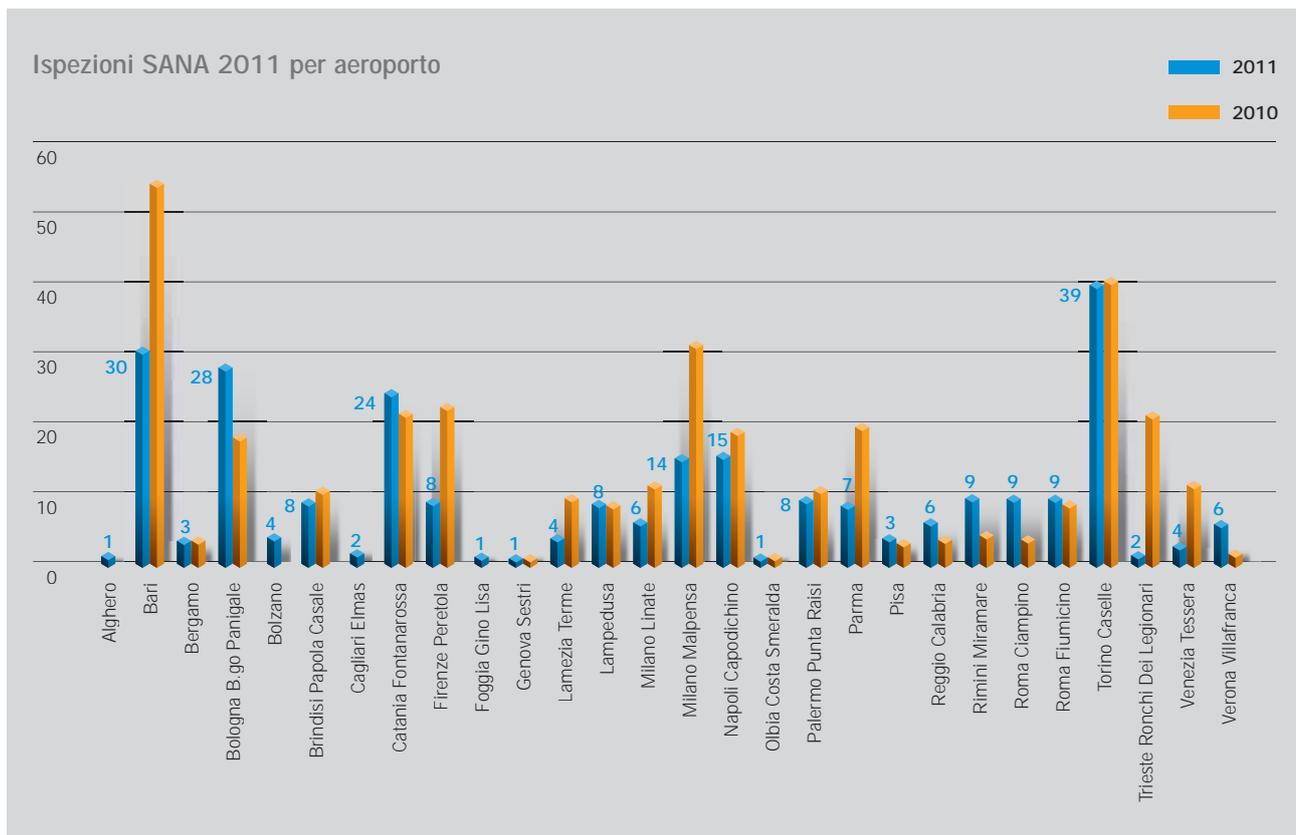


■ Attività ispettiva SANA

Anche nel 2011 è proseguita l'attività ispettiva del programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) che costituisce la versione nazionale del programma di ispezioni di rampa SAFA applicabile agli aeromobili impiegati dai vettori nazionali; ha subito nell'anno una ulte-

riore riduzione dovuta principalmente alle incertezze sul futuro del programma stesso.

Sono state effettuate 260 ispezioni su 214 aeromobili diversi. L'attività media complessiva è stata di 22 ispezioni al mese, con punte di circa 30 nei mesi di agosto e ottobre, e con il minimo di 13 registrato a giugno.



II RAN e il Registro delle Costruzioni

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

Tale funzione viene svolta attraverso la tenuta del Registro Aeronautico Nazionale e del Registro delle Costruzioni.

■ Registro Aeronautico Nazionale (RAN)

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

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

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

■ Registro delle Costruzioni

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

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

Attività RAN / Registro Costruzioni	Anno 2011
Iscrizioni nel Registro delle Costruzioni	227
Immatricolazioni	80
Passaggi proprietà	557
Variazioni sede legale o residenza proprietario/ esercente	54
Ipotecche	57
Atti esecutivi/provedimenti cautelari/fermo amministrativo	10
Cessione utilizzo dell'a/m (locazione/comodato d'uso)	311
Autorizzazioni alla demolizione	5
Deregistrazioni	101
Annotazioni	20
Visure/certificazioni	2.177

Attività normativa

Nel settore della safety (navigabilità degli aeromobili, licenze del personale di volo e di manutenzione, operazioni di volo, certificazione dei prodotti aeronautici ed aeroporti), l'ENAC ha elaborato, a seguito di consultazione esterna, 31 atti normativi:

Regolamenti emessi (incluso revisioni): 15

- per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - Edizione 2, Emendamento 8 del 21 dicembre 2011;
- "Abilitazione di istruttore di volo su aliante" - Edizione 2 del 21 dicembre 2011;
- "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici" - Edizione 1 del 21 dicembre 2011;
- "Dispositivi di addestramento al volo personale navigante di condotta (FSTD)" - Edizione 4 del 21 dicembre 2011;
- per l'impianto di prevenzione delle collisioni in volo - ACAS II - Edizione 4 del 31 ottobre 2011;
- Certificato di Operatore Aereo per imprese di trasporto aereo - Edizione 8 del 31 ottobre 2011;
- per la disciplina del trasporto aereo delle merci pericolose per via aerea - Edizione 1 del 31 ottobre 2011;
- "Costruzione ed esercizio degli eliporti" - Edizione 1 del 20 ottobre 2011;
- "Meteorologia per la navigazione aerea" - Edizione 1,

Emendamento 1 del 20 ottobre 2011;

- requisiti personale addetto fornitura dei servizi meteorologici navigazione aerea - Edizione 1 del 20 ottobre 2011;
- Procedure Strumentali di volo - Edizione 1 del 18 luglio 2011;
- Certificato di Operatore Aereo per imprese di trasporto aereo di passeggeri con palloni liberi ad aria calda - Edizione 1 del 18 luglio 2011;
- "Licenza di operatore del servizio di informazioni volo (FIS)" - Edizione 1 del 23 marzo 2011;
- Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra - Edizione 4 Revisione 1 del 23 marzo 2011;
- "Disciplina generale della protezione antincendio per gli Aeroporti di aviazione generale e le Aviosuperfici" - Edizione 1 del 2 febbraio 2011.

Circolari emesse (incluso revisioni): 16

- SERIE NAVIGABILITÀ (NAV): 7
 - NAV-15E del 14 novembre 2011- Aeromobili amatoriali ed aeromobili storici;
 - NAV 32D del 19 settembre 2011 - Permessi di Volo e Attività Sperimentale;
 - NAV 40A dell'11 novembre 2011 - Lista Equipaggiamenti Minimi - MEL;
 - NAV 45D dell'11 luglio 2011 - Imprese di produzione regolamento (CE) 1702/2003 Parte 21 - Capitoli F e G;
 - NAV-70C del 31 ottobre 2011 - Certificato di approvazione dell'organizzazione per la gestione dell'aeronavigabilità continua (CAMO) in accordo alla parte M, capitolo G per la Certificazione di Operatore Aereo (COA);
 - NAV-71B del 31 ottobre 2011 - Certificato di approvazione dell'impresa per la gestione dell'aeronavigabilità continua (CAMO) degli aeromobili non impiegati in attività di Trasporto Pubblico;
 - NAV-75 dell'11 luglio 2011 - Programma Nazionale ACAM.
- SERIE OPERAZIONI VOLO (OPV): 1
 - OPV 23A dell'11 luglio 2011 - Certificazione degli Operatori di Lavoro Aereo.

- SERIE AEROPORTI (APT): 2
 - APT 01B del 23 dicembre 2011 - Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (Wildlife Strike) negli aeroporti;
 - APT 35 del 21 dicembre 2011 - Esercizio dell'Alta Vigilanza da parte dell'ENAC.
- SERIE ECONOMICO, AMMINISTRATIVO, LEGALE (EAL): 1
 - EAL 17A del 21 dicembre 2011 - Attuazione del regolamento (CE) 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio.
- SERIE LICENZE (LIC): 2
 - LIC 02B del 23 dicembre 2011 - Organizzazioni per l'addestramento del personale navigante;
 - LIC-11 dell'11 luglio 2011 - Rilascio e rinnovo delle abilitazioni di pilota collaudatore, licenza di navigatore collaudatore sperimentatore e tecnici di volo per collaudi di sperimentazione e produzione.
- SERIE AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM): 1
 - ATM-06 del 17 gennaio 2011 - Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei.
- SERIE GENERALE (GEN): 2
 - GEN 01B dell'11 aprile 2011 - Segnalazione obbligatoria all'ENAC degli incidenti, inconvenienti gravi ed eventi aeronautici - Sistema ENAC Mandatory Occurrence Reporting eE-MOR;
 - GEN 04 dell'11 luglio 2011 - Operatività degli aeroporti e spazi aerei limitrofi al vulcano Etna.

L'ENAC ha redatto poi le Linee Guida Aeromobili a Pilo-
taggio Remoto (UAS) in operazioni Visual Line of Sight
(VLOS) Rilascio di Permesso di Volo per gli scopi di "Ri-
cerca", "Sviluppo" in spazi aerei segregati o non segregati
e non controllati ed aree a terra non popolate o scarsa-
mente popolate.

Inoltre sono state emesse procedure interne nell'area
sicurezza volo e aeroporti, nonché handbook, che for-
niscono le indicazioni per ispettori sulle imprese di
produzione, sulla navigabilità continua degli aeromo-

bili, sulla certificazione dei dispositivi di addestramen-
to del personale di condotta, sulle imprese di progett-
tazione, così come richiesto dalla regolamentazione
comunitaria.

- Procedure operative / Handbook emessi (incluso revi-
sioni) 12.

Visite ispettive organismi internazionali

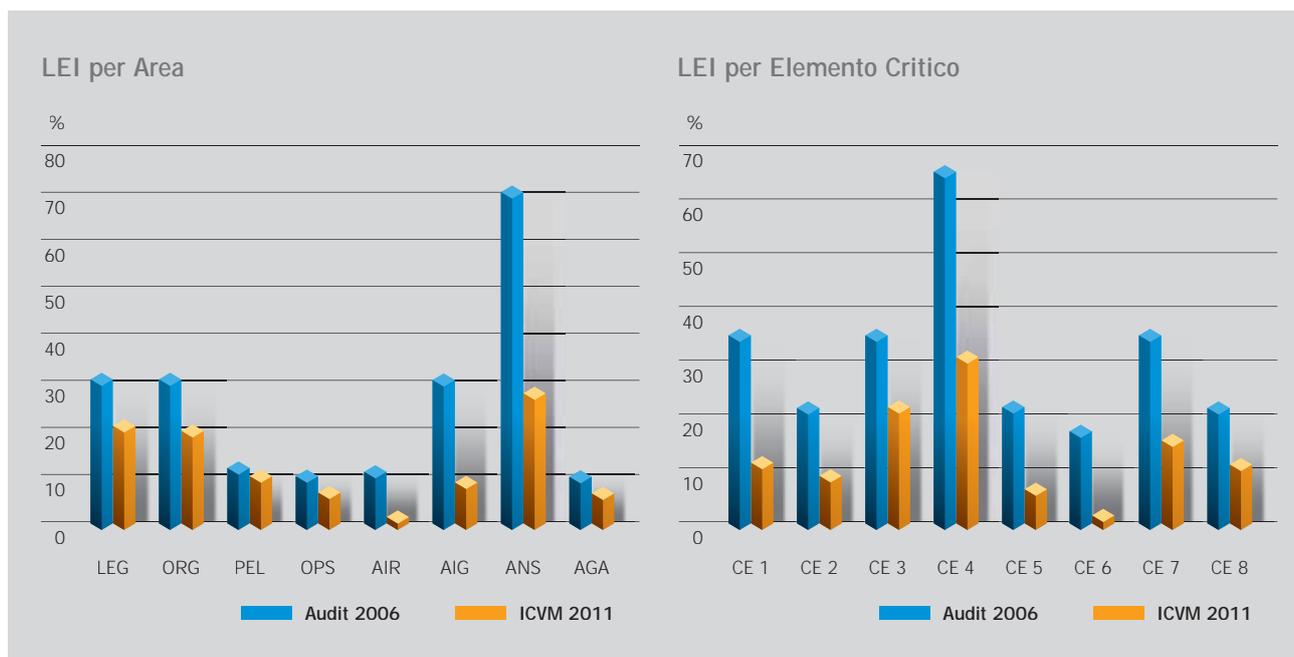
Visita CMA ICAO

Nel dare seguito all'implementazione del Continuous Mo-
nitoring Approach (CMA) dal 7 all'11 novembre 2011, si
è svolta l'ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) con
lo scopo principale di verificare i progressi fatti dall'Italia
nel dare seguito ai rilievi identificati dall'ICAO stesso du-
rante l'audit del 2006; a tal proposito si evidenzia che
l'Italia è stato il primo Stato in Europa a ricevere questo
tipo di visita di validazione.

Nel condurre l'audit per la prima volta, l'ICAO si è avval-
so della collaborazione dell'EASA che, nell'ambito della
visita di standardizzazione effettuata a novembre 2011,
è stata delegata per le verifiche relative alle azioni messe
in atto dall'Italia in relazione ai rilievi ICAO del 2006 per
gli aspetti di Licenze del Personale, Operazione ed Aero-
navigabilità.

Il risultato della visita ha evidenziato un notevole miglio-
ramento nell'indice LEI (Lack of Effective Implementa-
tion); tale indice è rappresentativo della capacità dello
Stato di assicurare la safety oversight che è passato da
31,8% a 11%.

Nel dettaglio, il miglioramento dell'indice LEI per area
(le 8 aree rappresentano l'intero sistema necessario per
garantire l'adempimento agli obblighi sul controllo sulla
sicurezza aerea) e quello dell'indice LEI per Elemento Cri-
tico (lo strumento principale di un sistema di controllo
della safety oversight) coprono tutte le attività di una au-



torità dell'aviazione civile e sono stati sviluppati dall'ICAO per monitorare l'effettiva implementazione degli standard internazionali, e le procedure a questi associate, da parte degli Stati Membri.

A fronte dell'esito decisamente positivo della visita, che ha reso atto degli sforzi condotti dal sistema Italia (ENAC, ANSV, AMI, MIT), l'ICAO ha tuttavia evidenziato la limitata disponibilità di risorse umane in particolare nell'ambito degli ispettori di volo e del personale impegnato nell'attività di oversight nel settore dello spazio aereo nonché su quello investigativo dell'ANSV dovuto alle limitazioni imposte alle assunzioni con conseguenti ricadute sul turn over.

■ Visite di standardizzazione EASA

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

Nel corso del 2011 l'ENAC ha ricevuto le seguenti ispezioni di standardizzazione da parte dell'EASA:

- l'8 e il 9 giugno, la visita del team di standardizzazione EASA - FSTD relativa alla qualificazione dei simu-

latori di volo. Il risultato della visita è da considerarsi positivo: a fronte di alcuni rilievi formulati dal team EASA, nessuno di essi è stato classificato "D", ovvero safety relevant; tutti i rilievi sono stati in ogni caso chiusi dall'ENAC entro i termini stabiliti;

- dal 14 al 25 novembre, l'ispezione di standardizzazione combinata dell'EASA per monitorare l'applicazione da parte dell'ENAC dei Regolamenti comunitari inerenti i settori della navigabilità iniziale e continua, delle operazioni di volo, delle licenze del personale di volo e della medicina aeronautica. L'ispezione ha avuto esito positivo con una riduzione significativa dei rilievi rispetto agli anni precedenti per i settori relativi alla navigabilità iniziale e continua. Per il settore operativo i risultati sono stati in linea con le attese in quanto sono state evidenziate le problematiche connesse con le carenze di ispettori di volo. Per il settore delle licenze del personale di volo non sono stati registrati rilievi;
- dal 12 al 16 dicembre, l'ispezione di standardizzazione dell'EASA per la rispondenza dell'attività ispettiva SAFA agli standard europei del Programma (Dir. 36/2004/CE e 49/2003/CE).

Twinning Project Italia - Albania

Nel corso del 2011 è proseguita da parte dell'ENAC l'attività di affiancamento dell'Aviazione Civile Albanese di cui al Twinning Project "Support to Albanian Civil Safety Management System".

I Twinning Project sono programmi di gemellaggio istituzionale, finanziati dall'Unione europea, con cui la UE assiste i Paesi in via di adesione su specifiche

dell'Unione europea pari a 1 milione di euro, in prosecuzione per tutto il 2012, ha lo scopo di supportare l'Autorità dell'Aviazione Civile Albanese nell'adozione e nell'attuazione delle norme comunitarie in materia di safety, con l'obiettivo importante di affiancare le risorse umane impiegate nell'aviazione albanese per lo sviluppo delle competenze in materia di aeronavigabilità, di operazioni volo, di rilascio e gestione licenze e di reporting.

L'aggiornamento dei requisiti dell'aviazione civile albanese, infatti, insieme al miglioramento delle capacità di supervisione dell'autorità, rappresentano temi vitali per lo sviluppo del trasporto aereo nazionale e permetteranno una conformità alle norme europee, aspetto alla base del programma comunitario che ha istituito i progetti di gemellaggio istituzionale.

Oltre alla safety sono in corso iniziative anche nei settori della security e del traffic management.

Il progetto vede coinvolti una risorsa professionale, residente a Tirana, e un totale di otto esperti nelle varie discipline. Le attività più significative fino ad oggi realizzate:

tematiche; si attuano tramite una stretta collaborazione tra l'Amministrazione del Paese beneficiario e la controparte.

L'ENAC, aggiudicatario del bando europeo nel 2009, in base al Regolamento (CE) 787/2007, agisce come Ente di supporto all'Autorità per l'Aviazione Civile Albanese (ACAA) per lo sviluppo della safety nel trasporto aereo dell'Albania.

Il progetto, che vede un finanziamento da parte

- analisi di circa 30 tra regolamenti e procedure nazionali albanesi;
- proposta di adozione di circa 40 tra regolamenti e procedure in linea con gli standard europei;
- predisposizione di proposte organizzative incluse mission, vision e values;
- somministrazione di 6 corsi di formazione per un totale di 25 partecipanti;
- conduzione di practical e on the job training.



Attività di formazione

Nell'ambito della Safety l'ENAC ha svolto la seguente formazione esterna rivolta all'utenza:

- 2 corsi per il personale impiegato nelle Organizzazioni di Progettazione;
- 1 corso al personale dell'Aeronautica Militare sulle procedure di certificazione degli aeromobili civili;
- 2 corsi in materia Flight Crew Licensing per Ufficiali Piloti della Guardia di Finanza e dell'Aeronautica Militare, su richiesta dei rispettivi Stati Maggiore.

Il Master in Gestione dell'aviazione civile

L'ENAC, oltre all'attività di formazione continua del personale interno svolta in accordo ai requisiti dell'ICAO e dell'EASA, ha nel 2011 proseguito ad erogare, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e con la partecipazione di enti e organizzazioni di settore, un Master in Gestio-

ne dell'aviazione civile, che abbraccia tutte le attività istituzionali dell'Ente.

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

