



Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS) è il piano attuativo dello State Safety Programme – Italy. L’esperienza maturata con le precedenti edizioni del piano ha evidenziato la necessità di definire sempre meglio le azioni in materia di safety, così da orientare verso obiettivi coordinati e condivisi le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della safety nel settore dell’aviazione civile.

In quest’ottica, la pubblicazione da parte di EASA dell’edizione 2022-2026 dell’European Plan for Aviation Safety (EPAS) rappresenta l’occasione per migliorare ulteriormente il documento che, come richiesto dall’art.8 del regolamento (EU) 2018/1139, deve recepire le indicazioni contenute nell’EPAS. In tale ottica lo SPAS comprende, quindi, anche il piano normativo dell’ente, che ne è ormai parte integrante.

I contenuti del SPAS rappresentano l’impegno delle strutture dell’Ente a perseguire il miglioramento continuo delle condizioni di safety 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 definite nel Manuale per la Gestione dell’Organizzazione e della Qualità (MAGOQ) dell’ENAC.

Il Direttore Generale  
*Alessio Quaranta*



## SOMMARIO

<b>1. Obiettivi</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Il Processo di Safety Management dell'ENAC</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Il Safety Board</b> .....	<b>5</b>
<b>4. L'attività di Risk Management</b> .....	<b>7</b>
<b>5. L'European Plan for Aviation Safety (EPAS)</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Il Mandatory Occurrence Reporting</b> .....	<b>10</b>
<b>7. L'European Risk Classification Scheme (ERCS)</b> .....	<b>11</b>
<b>8. Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS)</b> .....	<b>12</b>
<b>9. Le azioni di Safety</b> .....	<b>13</b>
<b>10. Il Piano Normativo</b> .....	<b>15</b>
<b>Allegato 1 - Lista degli acronimi</b> .....	<b>16</b>
<b>Allegato 2 – Lista delle azioni derivanti dall'EPAS 2022-2026</b> .....	<b>18</b>
<b>Allegato 3 – Lista delle azioni nazionali</b> .....	<b>20</b>
<b>Allegato 4 – Piano Normativo</b> .....	<b>22</b>
<b>Allegato 5 – Sigle delle strutture ENAC</b> .....	<b>23</b>



## 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 di un sempre più elevato livello di Safety Performance attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.

Le Safety Performance dello stato vengono misurate attraverso appositi indicatori (definiti **Safety Performance Indicators** o **SPI**), che vengono descritti dall'ENAC in un apposito documento, disponibile nel sito istituzionale dell'ente, e che vengono misurati annualmente rispetto a dei livelli minimi di prestazione di Safety, definiti **Safety Performance Targets** o **SPT**. L'andamento degli SPI è riportato nel documento *Safety Report*, che viene pubblicato con cadenza annuale in accordo ai requisiti dell'articolo 13.11 del regolamento (EU) 376/2014.

In questo quadro lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)** è il documento che raccoglie le azioni che l'ENAC ritiene necessario mettere in campo per la realizzazione degli obiettivi di Safety stabiliti dal Comitato Sicurezza dello State Safety Programme. In particolare, fanno parte del piano sia le *safety actions* che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) assegna agli stati membri EASA che le azioni individuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base dei dati di safety (*safety data*) da esso 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 (Eccairs 2) e delle altre evidenze raccolte nel corso delle attività istituzionali di certificazione e sorveglianza.

Con la pubblicazione dello SPAS, l'ENAC si pone questi obiettivi:

- Attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme - Italy
- Soddisfare il requisito dell'art. 8 del regolamento (EU) 2018/1139
- Mettere in atto le *safety actions* attribuite agli stati membri da parte di EASA attraverso l'EPAS
- Mettere in atto le *safety actions* individuate a livello nazionale sulla base dei safety data raccolti
- Realizzare le azioni di mitigazione dei safety risk identificati a livello europeo e nazionale

Lo SPAS 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 raccolte a livello nazionale.





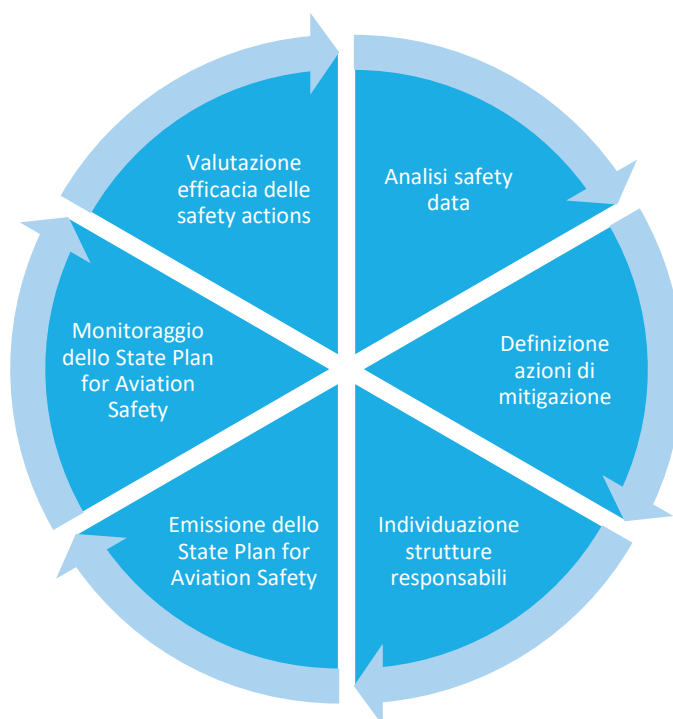
### 3. IL SAFETY BOARD

Il Safety Board è il comitato dell'ENAC che analizza le informazioni di Safety raccolte, propone le modifiche/integrazioni allo SPAS, individua le azioni di mitigazione dei rischi e ne valuta l'efficacia. Questo comitato è costituito dal gruppo dei direttori delle strutture organizzative coinvolte nelle attività di regolazione e sorveglianza ed i suoi lavori sono coordinati dal Direttore Generale.

I membri del Safety Board hanno pertanto il compito di:

- Analizzare le informazioni di Safety disponibili (i "safety data")
- Definire le azioni di mitigazione del rischio ritenute necessarie
- Individuare le strutture responsabili delle azioni di mitigazione
- Approvare lo SPAS e le sue eventuali modifiche
- Stabilire il piano di implementazione dello SPAS
- Monitorare l'attuazione delle azioni previste nello SPAS
- Valutare l'efficacia dello SPAS

Le attività del comitato, in un'ottica di continua review delle performance ottenute, possono essere così schematizzate:



I *Safety Data* resi disponibili al comitato sono principalmente quelli che provengono dal sistema Ecairs 2 (vedi par. 6) e dalle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), ma comprendono anche ogni altra informazione raccolta nell'ambito delle attività di oversight effettuate dall'ente.

Il Safety Board viene supportato dalla Funzione Organizzativa Safety, il cui responsabile esercita le funzioni di segretario del comitato, organizzando e coordinando le riunioni; esso assicura, inoltre, la gestione corrente dello SPAS e ne propone eventuali modifiche. Il Safety Board si riunisce con periodicità bimestrale sulla base di un calendario concordato con il Direttore Generale.





La composizione del Safety Board è la seguente:

**Direttore Generale** (chairman)

Direttore Centrale Coordinamento Staff Direttore Generale e Relazioni Internazionali (vice chairman)

Direttore Centrale Operatività e Standard Tecnici

Direttore Centrale Vigilanza Tecnica

Direttore Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero

Direttore Safety e Security

Direttore Ricerca e Sviluppo Nuove Tecnologie e Aerospazio

Direttore Normativa e Regolamentazione

Direttore Auditing e Qualità

Direttore Spazio Aereo

Direttore Aeroporti

Direttore Navigabilità e Operazioni

Direttore Certificazione Prodotti

Direttore Direzione Personale di Volo

Direttore Direzione Risorse Umane

Le riunioni del Safety Board vengono verbalizzate dal responsabile della Funzione Organizzativa Safety che provvede a distribuire le minute dei meeting ed a monitorare le decisioni assunte.



## 4. L'ATTIVITÀ DI RISK MANAGEMENT

In accordo a quanto delineato nei capitoli precedenti, la definizione delle azioni di mitigazione dei rischi a livello nazionale si basa sull'analisi dei dati di safety disponibili (safety data). Il processo che sulla base dei dati disponibili consente di individuare le azioni di mitigazione dei rischi è definito "safety risk assessment" ed è costituito dalle seguenti 3 fasi principali:

1. Identificazione degli hazard
2. Analisi del rischio (valutazione della severità e della probabilità)
3. Ponderazione del rischio (accettabilità del rischio)

Al fine di rendere più chiaro il processo generale di valutazione del rischio (risk assessment), le fasi di cui sopra vengono integrate nel processo di Safety Management dell'ENAC. In questo modo le azioni di mitigazione sono individuate a seguito di una più strutturata e formale valutazione dei rischi associati ai singoli hazard, definiti per ciascun dominio tecnico e raccolti in un registro (ENAC hazard log).

In sede di prima applicazione del processo di risk assessment, le fasi sopra indicate verranno attuate come di seguito:

1. Una lista di hazard prioritari viene definita e proposta dalle strutture competenti per i domini tecnico-operativi (AIR, OPS/RAMP, ADR, FCL, FSTD, droni, ANS/ATM, MED), individuandone anche i principali rischi associati
2. Gli hazard proposti al punto 1. vengono discussi dal Safety Board al fine di definire un'unica lista di hazard (ENAC hazard log)
3. Per ciascun hazard come individuato al punto 2., ciascuna struttura competente per dominio sviluppa l'analisi del rischio, in accordo alla metodologia di risk assessment già utilizzata per i rischi interni ai processi ENAC. L'output di questa fase consiste nella individuazione delle azioni di mitigazione ritenute più appropriate, e dei possibili strumenti/indicatori per la misurazione della loro efficacia
4. L'analisi del rischio e le eventuali azioni di mitigazione individuate al punto 3. vengono portate all'attenzione del Safety Board per la loro definitiva adozione e per il successivo inserimento nelle tabelle allegate allo SPAS.



## 5. L'EUROPEAN PLAN FOR AVIATION SAFETY (EPAS)

Il livello di Safety Performance raggiunto dall'aviazione commerciale in Europa è molto elevato. Il mantenimento di questo livello ha richiesto negli anni l'adozione di adeguate misure al fine di ridurre progressivamente il numero di incidenti per evitare che, in un panorama di prevedibile crescita del traffico, il numero annuale di vittime di incidenti aerei potesse aumentare in valore assoluto. Tale quadro è stato però profondamente modificato dalla pandemia di COVID 19 che ha ridotto drasticamente il traffico aereo e che ha introdotto nuovi rischi legati alla forte riduzione dei voli ed al lento ritorno alle operazioni.

Per assicurare i massimi livelli possibili di safety, a partire dal 2016 l'EASA ha iniziato a pubblicare annualmente un piano europeo per la sicurezza aerea, l'**European Plan for Aviation Safety** (o **EPAS**). Peraltro, il regolamento europeo (UE) 2018/1139, entrato in vigore nell'autunno 2018, ha introdotto nuovi obblighi per EASA tenendo a riferimento quanto si applica già ai singoli stati ai sensi dell'Annesso 19 dell'ICAO.



L'EPAS 2022-2026, pubblicato dall'EASA a gennaio 2022 è il pacchetto delle priorità ritenute strategiche per l'aviazione civile europea nel quadriennio di riferimento e tiene conto dei nuovi rischi introdotti dalla pandemia di COVID 19.

Oltre agli aspetti di Safety, l'EPAS tiene conto anche degli obiettivi e delle misure per aumentare la sostenibilità ambientale e per la crescita del trasporto aereo.

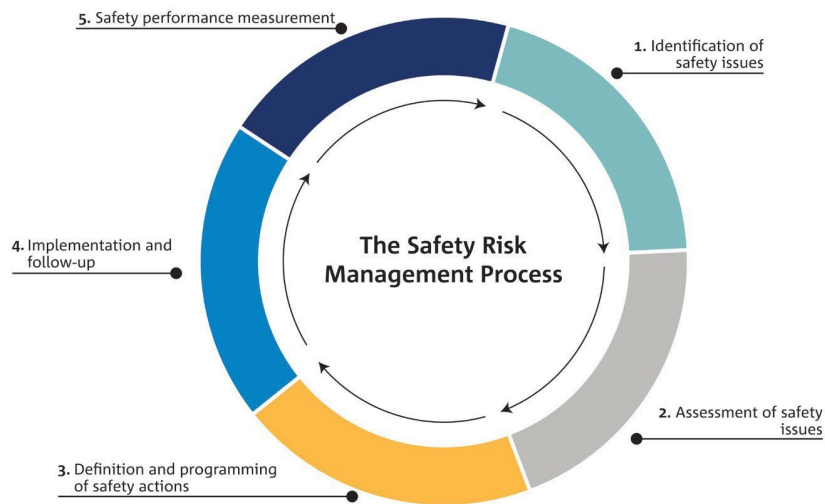
L'EPAS 2022-2026 continua peraltro a mantenere anche una forte interconnessione con il **Global Aviation Safety Plan** (o **GASP**) e con il **Global Air Navigation Plan** (o **GANP**) dell'ICAO e con l'**European ATM Master Plan** di SESAR.

L'interrelazione tra l'EPAS e gli altri piani internazionali e nazionali è illustrata nella figura seguente:



L'EPAS comprende i principali rischi identificati nel settore dell'aviazione a livello europeo, gli obiettivi strategici di Safety e le misure attuative per raggiungerli. Il contenuto dell'EPAS nasce dal processo di **Safety Risk Management** (o **SRM**) dell'EASA, illustrato nello schema seguente:





Nell'ambito del suddetto processo, l'AESA coordina l'identificazione dei principali rischi per la safety nel settore dell'aviazione europea e la creazione e manutenzione del cosiddetto **Safety Risk Portfolio (SRP)**. Quest'ultimo è costituito dalla raccolta, per dominio, dei Safety Issues identificati a livello europeo ed è inserito nell'annual Safety Review di EASA.

Gli stati membri e gli stakeholder partecipano al processo di Safety Risk Management attraverso l'attività dei gruppi consultivi e decisionali (tipicamente CAG, TeB e NoA) dei quali fanno parte. Le azioni che discendono da questo processo sono pubblicate con cadenza annuale nell'EPAS e vengono attuate in modo coordinato a livello europeo e nazionale.

L'EPAS è formato da un Volume I costituito dalla parte introduttiva nella quale sono descritte le strategie e gli indicatori chiave, da un Vol. II che contiene la lista dettagliata delle azioni del piano e da un Vol. III che raccoglie i principali "Safety Risk" che riguardano il sistema aeronautico europeo; questi rischi sono raccolti sotto forma di "key risk areas" (KRA) e di "domain safety risk portfolio".

Le azioni contenute nel Vol.II sono raggruppate nelle seguenti tipologie:



**EVT** – Evaluation Tasks



**MST** – Member State Tasks



**RES** – Research Tasks



**RMT** – Rulemaking Tasks



**SPT** – Safety Promotion Tasks

Le azioni codificate come MST sono quelle assegnate da EASA alle NAA dei paesi membri e debbono essere quindi recepite nello SPAS.

L'edizione 2022-2026 dell'EPAS è disponibile nel sito EASA all'indirizzo <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/european-plan-aviation-safety-2022-2026-published>.

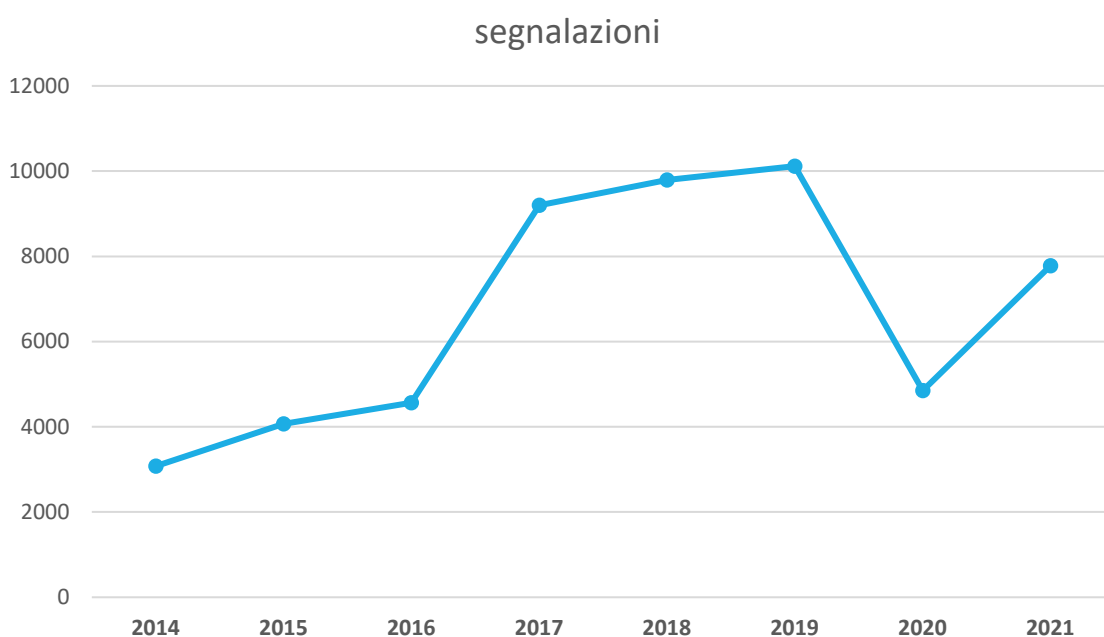


## 6. IL MANDATORY OCCURRENCE REPORTING

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

Il sistema elettronico di raccolta e conservazione delle segnalazioni obbligatorie, come richiesto dal consideranda 16 e dall’art.7 del succitato regolamento (EU) 376/2014, è il sistema Ecaairs 2, che è descritto in un’apposita sezione del sito ENAC all’indirizzo <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety/segnalazione-eventi-aeronautici>.

Il numero delle segnalazioni obbligatorie è aumentato costantemente dall’entrata in vigore del regolamento (EU) 376/2014<sup>1</sup>; esse, pertanto, forniscono un’ampia base dati alla quale il Safety Board può attingere per effettuare le valutazioni per l’individuazione delle aree di rischio da inserire nello SPAS.



I dati raccolti dal sistema Ecaairs 2 vengono analizzati dalla Funzione Organizzativa Safety al fine di individuare, su base nazionale, potenziali aree di rischio non gestite nell’ambito dello SRM di EASA e, quindi, non coperte dalle azioni richieste da EASA nell’EPAS. I risultati di tale analisi vengono portati a conoscenza del Safety Board che può così effettuare le attività di Risk Management descritte nei paragrafi 2 e 4.

Inoltre, tali dati vengono utilizzati per la misurazione dei Safety Performance Indicators e dei Safety Performance Targets, come descritto nel paragrafo 2.

<sup>1</sup> Nel corso del 2020, a causa della pandemia di COVID ed alla conseguente drastica diminuzione del traffico aereo, il numero delle segnalazioni si è sensibilmente ridotto per poi tornare a crescere nell’anno successivo (2021) con la ripresa dell’attività di trasporto aereo.



## 7. L'EUROPEAN RISK CLASSIFICATION SCHEME (ERCS)

L'11 dicembre 2020 è stato pubblicato il regolamento (EU) 2020/2034. Esso prescrive l'obbligo dell'utilizzo dell'**European Risk Classification Scheme (ERCS)** da parte dei paesi membri UE per la valutazione dei rischi degli eventi registrati nei sistemi di reporting. Il regolamento (EU) 2020/2034 è un "*atto delegato*" della Commissione Europea ed è stato emesso per soddisfare il requisito del comma 5 dell'art.7 del regolamento (EU) 376/2014.

Tale regolamento è stato successivamente integrato da un'Implementig Rule, il Regolamento UE) 2021/2082, che, tra le altre cose, ha spostato l'obbligo di applicazione dell'ERCS al 1 gennaio 2023.

Il regolamento (EU) 2020/2034 rende obbligatoria l'analisi di rischio da parte delle Autorità di tutti gli eventi segnalati in accordo al regolamento (EU) 376/2014. Per tale analisi deve essere obbligatoriamente utilizzato la metodologia di risk assessment ERCS elaborata da EASA, che consiste essenzialmente in una matrice di rischio 6x10 basata sulla valutazione dell'efficacia delle barriere:

SEVERITY		CLASSIFICATION (ERCS Score)									
Potential Accident Outcome	Score										
Extreme catastrophic accident with the potential for significant number of fatalities (100+)	X	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Significant accident with potential for fatalities and injuries (20-100)	S	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Major accident with limited amount of fatalities (2-19), life changing injuries or destruction of the aircraft	M	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
An accident involving single individual fatality, life changing injury or substantial aircraft damage	I	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
An accident involving minor and serious injury (not life changing) or minor aircraft damage	E	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
No likelihood of an accident	A	<i>No implication to Safety</i>									
Corresponding Barrier Score		9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Barrier Weight Sum		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0
PROBABILITY OF THE POTENTIAL ACCIDENT OUTCOME											

L'applicazione dell'ERCS renderà quindi necessario modificare nel 2023 lo schema del processo di Risk Management dell'ENAC descritto nel paragrafo 1 introducendo una ulteriore fase relativa alla valutazione di rischio degli eventi.



## 8. LO STATE PLAN FOR AVIATION SAFETY (SPAS)

Lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)** è il documento che l'ENAC pubblica, in ottemperanza al requisito dell'art.8 del regolamento (EU) 2018/1139 per descrivere le attività di safety che, in coerenza con gli obiettivi fissati nello State Safety Programme – Italy, vengono messe in atto per garantire i più elevati livelli di sicurezza nel settore dell'Aviazione Civile italiana.

Lo SPAS ha lo stesso periodo di validità (quinquennale) della corrispondente edizione dell'EPAS e, per questo motivo, il piano descritto in questo documento è relativo al quinquennio 2022-2026.

Nella stesura dello SPAS, oltre che tener conto delle indicazioni fornite da EASA nell'EPAS, l'ENAC analizza i *safety data* raccolti a livello nazionale e assicura, per il tramite del Safety Board, che i suoi contenuti siano coordinati con il Piano Normativo, che ne costituisce parte integrante (vedi par.10).

Per motivi di coerenza dei contenuti e di semplicità di gestione, la struttura dello SPAS è coordinata con quella dell'EPAS, con la quale condivide le terminologie e la codifica delle azioni nazionali.

Lo SPAS viene predisposto, per conto della Direzione Safety e Security, dalla Funzione Organizzativa Safety. Esso viene dapprima sottoposto alla consultazione del Safety Board dell'ENAC e viene poi formalmente adottato dal Direttore Generale.

Lo SPAS, una volta pubblicato, viene caricato nella **Directory SSP Documents** del sito Sharepoint di EASA (<https://docs.easa.europa.eu>).



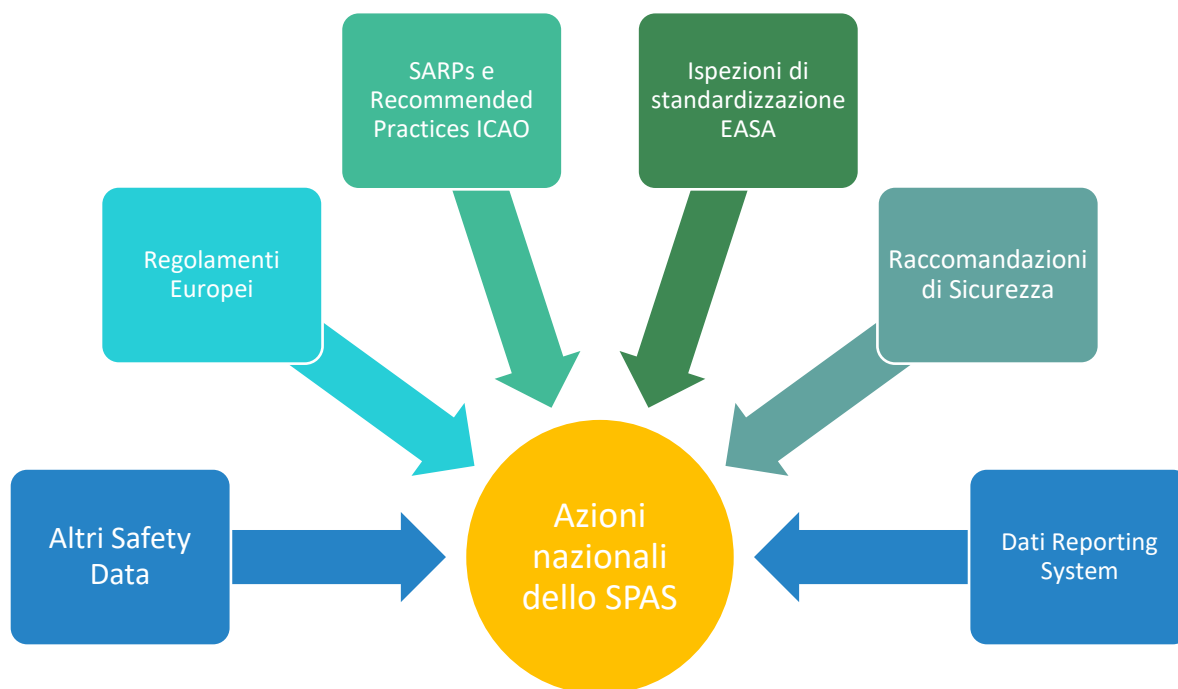
## 9. LE AZIONI DI SAFETY

Le azioni di safety che fanno parte dello SPAS sono state raccolte in tre tabelle.

La prima tabella (vedi all.2) riassume le azioni che discendono 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 (vedi all.3) è invece costituita dalle azioni scaturite dall'analisi condotta a livello nazionale dal Safety Board sulla base dei safety data disponibili. Le azioni 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 le azioni che derivano da problematiche tipicamente operative, mentre nella terza sono comprese quelle relative a tematiche innovative. Nella tabella vengono specificate: l'azione prevista, le funzioni organizzative ENAC responsabili della loro attuazione, la data di conclusione ed il risultato atteso.

Di seguito vengono indicate le fonti che danno origine alle azioni nazionali.



Per ognuna delle azioni contenute nelle due tabelle, la struttura responsabile, d'intesa con la Direzione Centrale di riferimento, predispone 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.

Le azioni vengono descritte in apposite schede di progetto, organizzate e monitorate dalla Funzione Organizzativa Safety, che contengono le seguenti informazioni:

- Titolo dell'azione
- Direzione Responsabile dell'azione
- Referente dell'azione
- Risorse umane assegnate



- Risorse strumentali necessarie
- Risultati attesi
- Fasi in cui l'azione è stata suddivisa, con relativi tempi di attuazione previsti
- Corrispondente azione normativa (se applicabile)

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

La terza tabella è costituita, invece, dalle azioni del Piano Normativo che vengono gestite dalla Direzione Normativa e Regolazione. A tale riguardo occorre peraltro segnalare che alcune delle azioni del Piano Normativo derivano direttamente dalle azioni comprese nelle suddette tabelle alle quali vanno, pertanto, ad integrarsi.



## 10. IL PIANO NORMATIVO

Il **Piano Normativo** è parte integrante dello SPAS. Esso viene emesso dalla Direzione Normativa e Regolazione ed 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.

Il **Piano Normativo** è costituito quindi da una serie di azioni di regolazione (emissione/revisione/abrogazione di regolamenti e circolari). Esso copre, di norma, lo stesso periodo di validità dello SPAS.

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

Il monitoraggio delle azioni previste nel Piano Normativo viene effettuato dalla Direzione Normativa e Regolazione.

**Nota:** *A seguito della riorganizzazione ENAC del 1 gennaio 2022 la neo-costituita Direzione Normativa e Regolazione, sulla base delle indicazioni ricevute dal CdA dell'ENAC, ha attivato un processo di revisione globale della normativa che è ancora in corso al momento di pubblicazione e, per questo motivo, al momento della pubblicazione di questo documento non è ancora disponibile la nuova edizione del piano.*



## ALLEGATO 1 - LISTA DEGLI ACRONIMI

<b>AeMC</b>	Aeromedical Center
<b>A.EL.</b>	Alianti Elementari
<b>AIP</b>	Aeronautical Information Publication
<b>AMC</b>	Acceptable Means of Compliance
<b>AME</b>	Aeromedical Examiner
<b>AMO</b>	Approved Maintenance Organisation
<b>AMTO</b>	Approved Maintenance Training Organisation
<b>ANSV</b>	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
<b>AOC</b>	Air Operator Certificate
<b>ANSP</b>	Air Navigation Service Provider
<b>APR</b>	Aeromobile a Pilotaggio Remoto
<b>ASPH</b>	Aviation Safety Procedures Handbook (Manuale delle Procedure per la Sicurezza Aerea dell'ENAC)
<b>ATCO</b>	Air Traffic Controllers
<b>ATM</b>	Air Traffic Management
<b>ATS</b>	Air Traffic System
<b>ATSEP</b>	Air Traffic Safety Engineering Personnel
<b>BSCI</b>	Bird Strike Committee Italy
<b>BVLOS</b>	Beyond Visual Line of Sight
<b>CAMO</b>	Continuing Airworthiness Management Organisation
<b>CAO</b>	Combined Airworthiness Organisation
<b>CAs</b>	Civil Aviation (Authorities)
<b>CAT</b>	Commercial Air Transport
<b>CdA</b>	Consiglio di Amministrazione
<b>CdN</b>	Codice della Navigazione
<b>CFIT</b>	Controlled Flight Into Terrain
<b>CMA</b>	Continuous Monitoring Approach
<b>CS</b>	Certifying Staff
<b>CVRP</b>	Centro Verifica e Ripiegamento Paracadute
<b>DD.AA</b>	Direzioni Aeroportuali
<b>DGAC</b>	Direzione Generale dell'Aviazione Civile
<b>DAX</b>	Direzione Aeroportuale dell'ENAC
<b>DOX</b>	Direzione Operazioni dell'ENAC
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency
<b>EASP</b>	European Aviation Safety Programme
<b>EASp</b>	European Aviation Safety Plan
<b>ECCAIRS</b>	European Co-ordination centre for Accident and Incident Reporting Systems
<b>EDS</b>	Explosive Detection System
<b>ENAC</b>	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
<b>EPAS</b>	European Plan for Aviation Safety
<b>ETD</b>	Estimated Time of Departure
<b>EU</b>	European Union
<b>E2</b>	Eccairs 2
<b>FAA</b>	Federal Aviation Administration
<b>FAQ</b>	Frequently Asked Question
<b>FCL</b>	Flight Crew Licence
<b>FCO</b>	Aeroporto di Fiumicino
<b>FDM</b>	Flight Data Monitoring
<b>FIS</b>	Flight Information Service
<b>FISO</b>	Flight Information Service Officer
<b>FO</b>	Focused Oversight (azione di sorveglianza mirata)
<b>FTL</b>	Flight Time Limitation



<b>GA</b>	General Aviation
<b>GANP</b>	Global Air Navigation Plan
<b>GASP</b>	Global Aviation Safety Programme
<b>GM</b>	Guidance Material
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organisation
<b>IFR</b>	Instrumental Flight Rule
<b>JAR</b>	Joint Aviation Requirement
<b>LAGS</b>	Liquids, Aerosols and Gels
<b>LAPL</b>	Light Airplane Pilot Licence
<b>LEDS</b>	Liquid Explosive Detection System
<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>MST</b>	Member State Task
<b>MTOM</b>	Maximum Take-Off Mass
<b>MXP</b>	Aeroporto di Malpensa
<b>NAA</b>	National Aviation Authority
<b>NCC</b>	Non Commercial Complex
<b>NCO</b>	Non Commercial Operations
<b>OPS</b>	Operations
<b>NVG</b>	Night Vision Goggles
<b>PBN</b>	Performance Based Navigation
<b>PBO</b>	Performance Based Oversight
<b>PNS</b>	Piano Nazionale della Sicurezza
<b>POA</b>	Production Organisation Approval
<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>SARP</b>	Standards and Recommended Practices
<b>SB</b>	Safety Board
<b>SERA</b>	Standardised European Rules of the Air
<b>SESAR</b>	Single European Sky ATM Research
<b>SMICG</b>	SAFETY MANAGEMENT INTERNATIONAL COLLABORATION GROUP
<b>SMS</b>	Safety Management System
<b>SPAS</b>	State Plan for Aviation Safety
<b>SPI</b>	Safety Performance Indicator
<b>SPO</b>	Special Operations
<b>SPT</b>	Safety Performance Target
<b>SRM</b>	Safety Risk Management
<b>SRP</b>	Safety Risk Process
<b>SSP</b>	State Safety Programme
<b>SSR</b>	Secondary Surveillance Radar
<b>TSA</b>	Transportation Security Administration
<b>UTM</b>	Unmanned Traffic Management
<b>V.EL.</b>	Velivoli Elementari



**ALLEGATO 2 – LISTA DELLE AZIONI DERIVANTI DALL’EPAS 2022-2026**

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)	Azione normativa
MST.0001	Member States to give priority to the work on SSPs	Tutti	GSS	2025	SSP effectively implemented	NA
MST.0002	Promotion of SMS	Tutti	GSS	Continuo	Guidance/training material/best practices	NA
MST.0003	Member States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programmes	AOC holders (CAT)	ONO	2023	- Information on EOFDM published in the SMS section of MS website - Report of the information event - Detailed report of the workshop	NA
MST.0015	Helicopter safety events	Helicopter Operators	CTE	Continuo	Workshop	NA
MST.0024	"Due regard" for the safety of civil aircraft over high seas	AOC holders (CAT), Aircraft Operators, ATC providers	OSA	2023	Report to EASA on related incidents and actions taken	NA
MST.0026	SMS assessment	Tutti	GSS	Continuo con reporting biennale	- Feedback on the use of the tool. - Feedback on the status of SMS compliance and performance	NA
MST.0027	Promotion of Safety Culture in GA	General Aviation (GA)	GSS	Continuo	Provisions to facilitate and promote safety culture as part of SSP/SPAS	NA
MST.0028	Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety	Tutti	GSS	Continuo	SPAS reviewed	NA
MST.0029	Implementation of SESAR runway safety solutions	Aerodrome operators, AOC holders and ANSPs	OSA	Monitoraggio annuale	- SPAS established - SPAS reviewed	NA
MST.0030	Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal maneuvering areas	ANSP	OSA	Monitoraggio annuale	- SPAS established - SPAS reviewed	NA
MST.0031	Implementation of SESAR solutions aiming to facilitate safe instrument flight rules operations	Helicopter Operators	OSA	2025	IFR routes/report	NA
MST.0032(b)	Cooperative oversight in all sectors	Tutti	CAD	Monitoraggio annuale	- SPAS established - SPAS reviewed	NA



<b>MST.032(c)</b>	<b>Organisations management system in all sectors</b>	Tutti	CAD	Monitoraggio annuale	- SPAS established - SPAS reviewed	NA
<b>MST.033</b>	<b>Language proficiency requirements — share best practices, to identify areas for improvement for the uniform and harmonised language proficiency requirements implementation</b>	Member States, ANSPs, ATCOs, training organisations, pilot licence holders and students	OPE	Continuo	Feedback on the implementation status	NA
<b>MST.035</b>	<b>Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147</b>	AMTOs	ONO	Continuo	Feedback on the implementation status	NA
<b>MST.037</b>	<b>Foster a common understanding and oversight of Human Factors</b>	[ENAC]	GSS	2023	- Guidance for competency assessment of regulatory staff - Guidance for competency for trainers	NA
<b>MST.038</b>	<b>Airspace complexity and traffic congestion</b>	ANSPs, Aircraft operators, pilots	OSA	2023	Best practices	NA
<b>MST.040</b>	<b>Safety and security reporting coordination mechanism</b>	Pilots, aircraft operators, ANSP, industry (e.g. avionics and ATM system manufacturers)	GSS	2024	Report	NA



**ALLEGATO 3 – LISTA DELLE AZIONI NAZIONALI**

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Risultato atteso	Azione normativa
ENS.003	Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota	Helicopter Operators	TAE	2024	Aumento della situational awareness dei piloti	NA
ENS.004	Disciplina dei surroundings aeroportuali	Aerodrome operators	TAE	2023	Emissione regolamento	NA
ENS.005	Introduzione dei principi e delle metodologie di risk management in tutti i settori organizzativi dell'Ente in accordo al modello EASA	[ENAC]	GSS	Continuo	Applicazione dei criteri di Risk Management per la gestione dei processi lavorativi	NA
ENS.008	Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO	[ENAC]	GSS	Continuo	Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO	NA
ENS.009	Adeguamento dei Safety Performance Indicator (SPIs)	[ENAC]	GSS	Continuo	Aggiornamento dei Safety Performance Indicator dell'ENAC	NA
ENS.010	Adeguamento e aggiornamento AIP	Aerodrome operators, AOC holders, Aircrew, ANSPs	TAE	Continuo	AIP aggiornato	NA
ENO.001	Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta	Aerodrome operators	TAE	2023	Mappatura ostacoli e pubblicazione in AIP	NA
ENO.002	Misure di mitigazione del rischio di wildlife strike	Aerodrome operators	CEI	Continuo	Implementazione di policies per aumentare l'awareness e la mitigazione del fenomeno	NA
ENE.001	Dispositivi per la decelerazione/riduzione delle distanze di arresto negli aeroporti con RESA non regolamentare	Aerodrome operators	EAP	2026	Applicazione piano per gli aeroporti interessati	NA
ENE.003	Applicazione delle metodologie di PBO (Performance Based Oversight)	Tutti	CTE	Continuo	Aggiornamento ed applicazione del PBO	NA
ENE.005	Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)	APR Operators, ANSP	OSA	2023	Operatività del sistema UTM	NA
ENE.006	Voli suborbitali	Aerodrome Operators, ANSP	GRA	2024	Quadro regolatorio per consentire le operazioni di trasporto	NA



					commerciale suborbitale	
<b>ENE.007</b>	<b>Cybersecurity</b>	Tutti	GSS	2024	Aumento della consapevolezza del personale che lavora nel settore dell'aviazione civile alle problematiche della cybersecurity	NA
<b>ENE.008</b>	<b>Sustainable Alternative Fuel (SAF)</b>	Operators	GRA	2025	Favorire, attraverso la gestione dell'Osservatorio nazionale Sustainable Alternative Fuel, un ecosistema nazionale per favorire lo sviluppo e diffusione di SAF	NA
<b>ENE.009</b>	<b>Advanced Air Mobility</b>	Tutti	GRA	2026	Definizione di una road map e un piano strategico per l'implementazione di una nuova mobilità aerea sostenibile	NA



TBD (si veda la nota del paragrafo 10)



## ALLEGATO 5 – SIGLE DELLE STRUTTURE ENAC

Sigla	Direzione
<b>CAD</b>	Direzione Centrale Aeroporti e Diritti del Passeggero
<b>CEI</b>	Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
<b>COS</b>	Direzione Centrale Operatività e Standard Tecnici
<b>CTE</b>	Direzione Centrale Vigilanza Tecnica
<b>DG</b>	Direzione Generale
<b>DAX</b>	Direzione Aeroportuale
<b>DOX</b>	Direzione Operazioni
<b>EAP</b>	Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti
<b>GNR</b>	Direzione Normativa e Regolamentazione
<b>GRA</b>	Direzione Ricerca e Sviluppo Nuove Tecnologie e Aerospazio
<b>GSS</b>	Direzione Safety e Security
<b>OCP</b>	Direzione Certificazione Prodotti
<b>ONO</b>	Direzione Navigabilità e Operazioni
<b>OPE</b>	Direzione Personale di Volo
<b>OSA</b>	Direzione Spazio Aereo
<b>TAE</b>	Direzione Aeroporti

**Nota:** una descrizione delle funzioni esercitate dalle strutture dell'ENAC è contenuta nel Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità (MAGOQ).

