

SPAS

STATE PLAN

FOR AVIATION SAFETY

2025-2027



Sommario

ACRONIMI	3
1. IL SAFETY MANAGEMENT - INQUADRAMENTO NORMATIVO	4
1.1 EASP, EPAS, SSP, SPAS	4
1.2 Il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)	6
2. IL SAFETY RISK MANAGEMENT DELL'ENAC	7
2.1 Generalità	7
2.2 Il Safety Board.....	8
2.3 I dati e le informazioni di sicurezza	9
2.4 L'identificazione degli hazard	10
2.5 La valutazione del rischio e le azioni di mitigazione.....	11
2.5.1 Generalità	11
2.5.2 Le azioni previste dall'EPAS	12
2.5.3 Le azioni nazionali e il piano normativo	12
3. LA GESTIONE E IL MONITORAGGIO DELLE AZIONI	14
3.1 L'assegnazione e la scheda di progetto	14
3.2 Il monitoraggio	15
3.3 Esclusioni	16
ALLEGATO 1 – Internal hazard log.....	17
ALLEGATO 2 - Azioni previste dall'EPAS	23
ALLEGATO 3 - Azioni nazionali.....	23
ALLEGATO 4 - Piano normativo	23
Sigle delle strutture ENAC citate negli ALLEGATI 2, 3, 4.....	23

ACRONIMI

ACAM	Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring
ADR	Aerodromes
AIR	Airworthiness
ANS/ATM	Air Navigation Services/Air Traffic Management
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
EASP	European Aviation Safety Programme
ENAV	Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
EPAS	European Plan for Aviation Safety
ERCS	European Risk Classification Scheme
FAQ	Frequently Asked Questions
FCL	Flight Crew Licensing
FSTD	Flight Simulation Training Device
MED	Medicine
MOR/VOR	Mandatory/Voluntary Occurrence Reporting
MST	Member State
NCA	National Competent Authority
NoA	Network of Analysts
OPS/RAMP	Operations/Ramp inspections
PBO	Performance Based Oversight
PNSO	Piano Nazionale di Sorveglianza sulle Organizzazioni
SARPs	Standards and Recommended Practices
SM	Safety Management
SPAS	State Plan for Aviation Safety
SPI	Safety Performance Indicator
SPT	Safety Performance Target
SRM	Safety Risk Management
SSP	State Safety Programme
UAS	Unmanned Aircraft System

1. IL SAFETY MANAGEMENT - INQUADRAMENTO NORMATIVO

1.1 EASP, EPAS, SSP, SPAS

L'Annesso 19 ICAO "Safety Management" e il collegato Doc. 9859 "Safety Management Manual" definiscono l'aviation safety management come la ricerca proattiva della mitigazione dei rischi connessi alle attività dell'aviazione, prima che essi comportino incidenti o inconvenienti.

La Fig. 1 rappresenta schematicamente il processo di safety management.

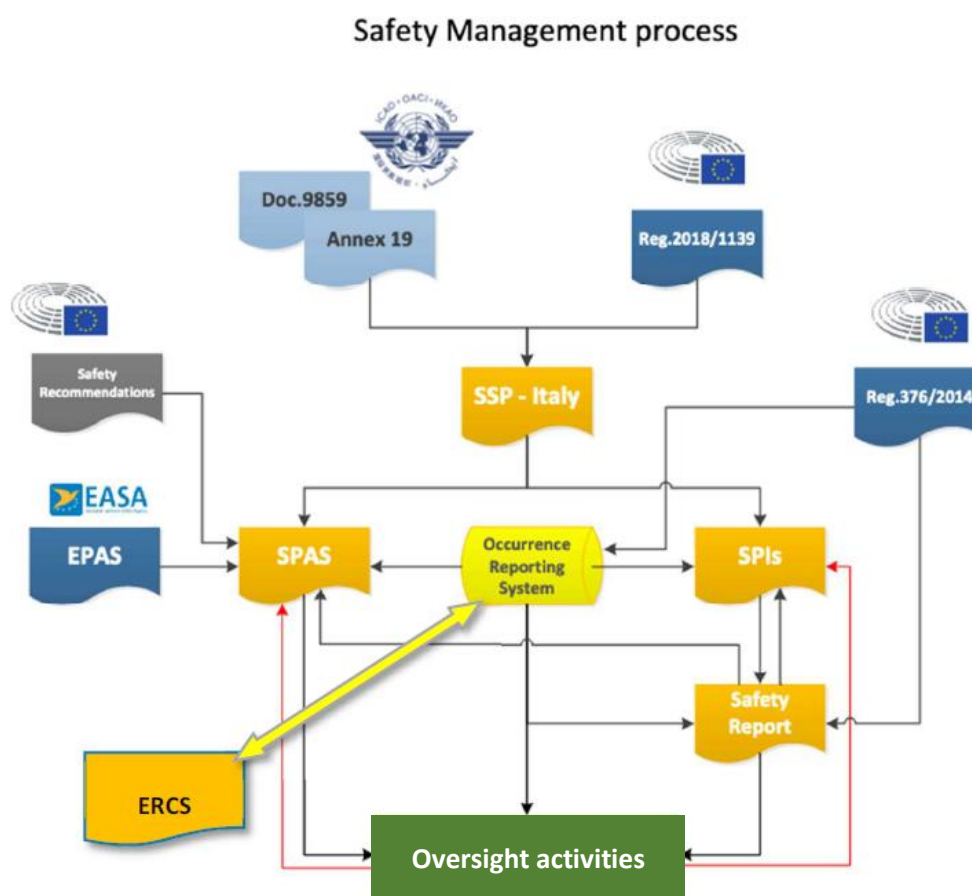


Fig.1: schematizzazione del processo di Safety Management

L'efficacia delle attività connesse al safety management di uno Stato risulta rafforzata se implementata attraverso documenti istituzionali opportunamente formalizzati.

Pertanto il regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018 (regolamento base), recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, prevede al Capo II articoli 5-8, l'emissione dei seguenti documenti, a livello sia europeo che nazionale, necessari alla gestione della sicurezza aerea:

- **EASP – European Aviation Safety Programme:** descrive il funzionamento del sistema europeo di sicurezza aerea, le norme, le attività e le procedure utilizzate per gestire la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, in conformità al regolamento europeo. Il documento è adottato, pubblicato e aggiornato dalla Commissione. Esso comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza degli Stati, descritti negli standard e nelle pratiche raccomandate internazionali (SARPs) ed inoltre descrive le procedure di elaborazione, adozione, aggiornamento e attuazione dell'EPAS;
- **EPAS – European Plan for Aviation Safety:** individua, sulla base delle pertinenti informazioni di sicurezza, i principali rischi che interessano il sistema europeo di sicurezza aerea e definisce le azioni necessarie per attenuare tali rischi. Il documento è elaborato, adottato e pubblicato da EASA in stretta collaborazione con gli Stati membri e con le parti interessate; ha periodicità triennale con aggiornamenti almeno annuali ed è costituito da tre volumi: Vol. I - strategic priorities; Vol. II - EPAS actions; Vol. III - safety risk portfolios.
- **SSP – State Safety Programme:** è finalizzato alla gestione della sicurezza dell'aviazione civile in relazione alle attività aeronautiche di competenza di ciascuno Stato, pertanto i suoi contenuti sono commisurati alle dimensioni e alla complessità delle attività aeronautiche nazionali, in coerenza con l'EASP. Il documento è istituito e mantenuto attivo da ogni Stato membro, in consultazione con le parti interessate. Similmente all'EASP, esso comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza degli Stati, descritti negli standard e nelle pratiche raccomandate internazionali (SARPs). Lo State Safety Programme dello Stato italiano (SSP_Italy) è predisposto congiuntamente dalle istituzioni aeronautiche nazionali (ENAC, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aeronautica Militare, ENAV, Aeroclub d'Italia) e vede quale accountable executive il Direttore Generale dell'ENAC. Il documento SSP_Italy definisce pertanto le decisioni strategiche finalizzate al miglioramento continuo della safety performance dell'Italia, attuabili attraverso le attività istituzionali dei soggetti coinvolti. La safety performance è misurata da appositi indicatori detti Safety Performance Indicators (SPI); le evidenze della definizione e del monitoraggio degli SPI sono pubblicate nel Safety Portal del sito web dell'ENAC;
- **SPAS – State Plan for Aviation Safety:** identifica, sulla base della valutazione delle pertinenti informazioni di sicurezza, i principali rischi che interessano il sistema nazionale di sicurezza aerea e indica le azioni necessarie per attenuare tali rischi; esso costituisce una parte oppure un allegato dello State Safety Programme. Il documento è elaborato e pubblicato da ogni Stato membro con periodicità triennale e aggiornato in occasione delle revisioni dei volumi II, III dell'EPAS; in Italia, è pubblicato dall'ENAC a corredo del SSP. Esso è pertanto il documento che concretizza le decisioni strategiche adottate nel SSP_Italy, per il miglioramento continuo della safety performance, mediante l'attuazione:

- a) delle pertinenti azioni stabilite da EASA nell'EPAS e che sono incluse nello SPAS:
- b) delle azioni, comprese quelle regolatorie, necessarie a livello nazionale per la mitigazione dei rischi inerenti alle attività aeronautiche peculiari dello Stato.

L'ENAC, quale autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile ai sensi dell'articolo 687 del codice della navigazione, ottempera pertanto con la pubblicazione del presente SPAS agli obblighi di cui al Capo II, articolo 8 del regolamento basilico.

I quattro documenti sopra elencati, espressione dei piani nazionali ed europei di gestione della sicurezza aerea in ambito EASA, si inquadrano nel più generale prospetto delle attività attualmente in corso a livello internazionale, europeo, nazionale e regionale, a sostegno e per la promozione della safety, rappresentato schematicamente in Fig. 2:

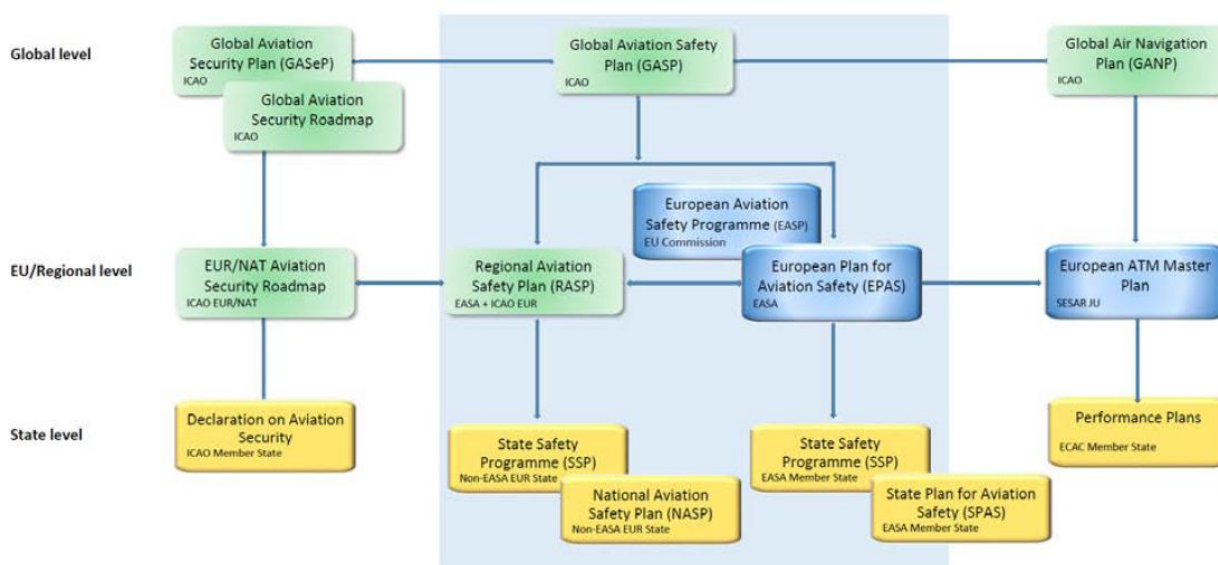


Fig.2: relazione tra EASP, EPAS, SSP, SPAS e altri programmi
(da "EUR Regional Aviation Safety Plan 2023-2025")

1.2 Il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)

Con i regolamenti (UE) n. 2020/2034 (atto delegato) e n. 2021/2082 (atto di implementazione) - applicabili dal 01/01/2021 e dal 01/01/2023 rispettivamente - è stato istituito il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (European Risk Classification Scheme - ERCS), in accordo alla previsione del regolamento (UE) n.376/2014 articolo 7.

La metodologia ERCS consente di classificare il rischio di sicurezza di un evento (safety risk score) non in base al suo effettivo esito, ma attraverso l'individuazione della conseguenza più grave che l'evento avrebbe potuto causare nel peggiore scenario possibile; tale valore è detto "ERCS score".

L'ERCS permette quindi di:

- identificare precursori e debolezze del sistema aviazione civile;
- stimare quanto un evento è stato vicino a un incidente;
- identificare le barriere che possono o non possono prevenire la degenerazione dell'evento fino a causare un incidente.

L'implementazione dell'ERCS ha lo scopo di consentire, a lungo termine, sia la valutazione integrata dei rischi di sicurezza nei domini di interesse, armonizzata in tutti gli Stati europei, sia il conseguente adeguamento delle attività di sorveglianza e di mitigazione dei rischi, all'interno di ciascuno Stato.

La classificazione del rischio ERCS è obbligatoria per le Autorità nazionali.

Pertanto a partire dal 01/01/2023, data di entrata in vigore dell'atto di implementazione, il calcolo dell'ERCS score è svolto dalla Direzione safety su ciascuna segnalazione MOR, attraverso l'apposita sezione attivata per le Autorità all'interno dell'applicativo europeo ECCAIRS 2 dedicato alla gestione del reporting, che costituisce la fonte principale dei dati di sicurezza.

Nell'ambito del NoA (Network of Analysts) di EASA è stato istituito l'ERCS Working Group, di cui anche l'ENAC fa parte con propri rappresentanti, che ha lo scopo primario di individuare criteri di standardizzazione per l'attribuzione dell'ERCS score e di valutare l'efficacia dei metodi di conversione da altre metodologie di analisi del rischio, espressamente prevista dal regolamento (UE) n. 2021/2082; le Autorità nazionali sono inoltre costantemente sensibilizzate a migliorare la completezza dei dati che concorrono al calcolo dell'ERCS score.

2. IL SAFETY RISK MANAGEMENT DELL'ENAC

2.1 Generalità

Il Safety Risk Management è l'attività continua che costituisce il nucleo del safety management (SM) ed è articolata nelle seguenti fasi (ICAO Doc. 9859 capitolo 2):

- a) Identificazione degli hazard (hazard identification);
- b) valutazione del rischio (safety risk assessment)
- c) mitigazione del rischio (safety risk mitigation)
- d) accettazione del rischio (safety risk acceptance)

Le fasi sono sviluppate sulla base dei dati e delle informazioni di sicurezza disponibili (safety data and safety information).

I dati di sicurezza (safety data) sono definiti come l'insieme degli eventi o valori raccolti da varie sorgenti connesse all'aviazione, utilizzati per mantenere o migliorare il livello di sicurezza; i safety data sono raccolti sulla base di attività proattive e reattive che includono:

- le investigazioni di incidenti e inconvenienti;
- il safety reporting obbligatorio (MOR) e volontario (VOR) secondo regolamento (UE) n. 376/2014;
- le ispezioni e gli audit effettuati nel corso delle attività di sorveglianza;
- gli studi e le ricerche sulla sicurezza.

Le informazioni di sicurezza (safety information) sono costituite da dati di sicurezza processati, organizzati o analizzati in un dato contesto, in maniera tale da renderli utili per gli scopi del safety management.

Il safety risk management è applicato dall'ENAC nelle attività di certificazione e sorveglianza effettuate con la metodologia Performance Based Oversight (PBO), in accordo al relativo manuale interno PNSO (Piano Nazionale di Sorveglianza sulle Organizzazioni), sull'utenza costituita da operatori aerei, aeroporti, provider di servizi di navigazione e gestione del traffico aereo, personale di volo e altre imprese certificate.

Nel 2022 l'ENAC ha iniziato l'implementazione dei principi e delle metodologie del risk management anche all'intera struttura organizzativa dell'Ente.

Sono stati svolti workshop formativi sul processo di risk management interno e sulle relative procedure ed è stato completato il monitoraggio sull'attivazione del processo, attraverso verifiche svolte nel corso degli audit interni.

I dettagli dell'applicazione del risk management dell'ENAC sia sui processi dell'utenza sorvegliata, sia sull'organizzazione interna, sono esposti nei paragrafi seguenti.

2.2 Il Safety Board

Il Safety Board (SB) è il comitato ENAC che sovrintende alle attività di safety, è nominato e coordinato dal Direttore Generale e si riunisce, di norma, due volte l'anno.

Sono membri del Safety Board i Direttori delle strutture coinvolte nelle attività di safety; la composizione del SB è pertanto funzione dell'articolazione dell'Ente, può variare ad ogni nuovo assetto organizzativo ed è sancita dal dedicato provvedimento di nomina del Direttore Generale.

Il SB è coadiuvato dalla Direzione safety che cura le convocazioni delle riunioni, i relativi verbali e il monitoraggio delle decisioni assunte.

Il SB approva lo SPAS che è elaborato, gestito e monitorato dalla Direzione safety.

Il SB assume pertanto le decisioni di alto livello, finalizzate al miglioramento continuo della safety performance, sulle proposte provenienti dalle strutture dell'Ente in merito alle seguenti attività:

- analisi dei safety data e delle safety information;
- identificazione degli hazard;
- definizione delle azioni di mitigazione;
- individuazione delle strutture responsabili dell'implementazione delle azioni di mitigazione;
- approvazione e definizione del piano di implementazione delle azioni previste dallo SPAS;
- monitoraggio dell'attuazione delle azioni di mitigazione previste dallo SPAS;
- valutazione dell'efficacia delle azioni di mitigazione previste dallo SPAS.

Il quadro delle attività decisionali del SB è schematizzato in Fig. 3.

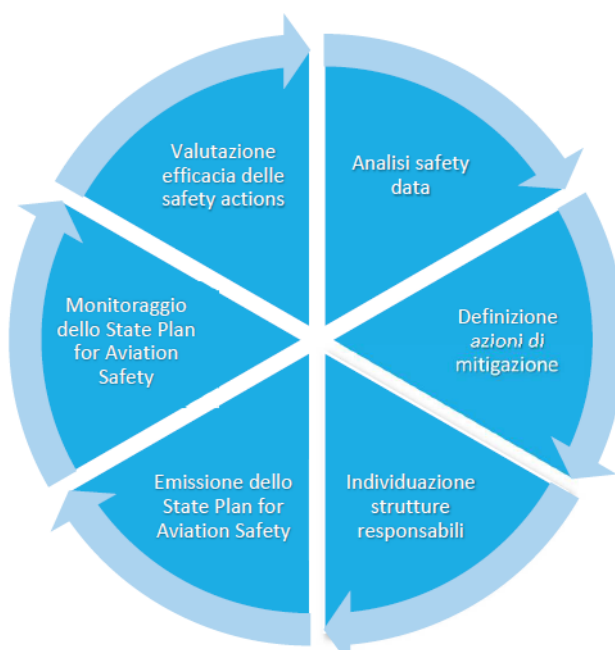


Fig. 3: attività decisionali del Safety Board

2.3 I dati e le informazioni di sicurezza

Le principali fonti di dati e di informazioni di sicurezza utilizzate da ENAC, in accordo alle previsioni del Doc. 9859 ICAO capitolo 5, sono costituite dalle:

- segnalazioni MOR pervenute nel sistema ECCAIRS 2, ai sensi del regolamento (UE) n. 376/2014, e le successive elaborazioni effettuate dalla Direzione safety, presenti nel Safety Report, nelle safety leaflet e nelle altre documentazioni pubblicate;

- relazioni d'inchiesta sugli incidenti e inconvenienti, pubblicate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV);
- raccomandazioni di sicurezza emesse dall'ANSV;
- risultanze delle ispezioni di standardizzazione EASA e degli audit ICAO, con le eventuali azioni correttive adottate;
- risultanze degli audit effettuati dall'ENAC nell'ambito delle attività di sorveglianza sui soggetti certificati (imprese aeronautiche, provider dei servizi di gestione del traffico aereo, aeroporti);
- risultanze delle ispezioni ACAM effettuate dall'ENAC sulla flotta nazionale ai sensi del regolamento (UE) n.1321/2014 paragrafi M.B.303 e ML.B.303;
- relazioni d'inchiesta e raccomandazioni di sicurezza pubblicate da altre Autorità investigative e riguardanti tipi di aeromobili presenti nella flotta nazionale;
- risultanze degli audit interni all'ENAC;
- safety priorities individuate in esito alle attività sopra elencate.

2.4 L'identificazione degli hazard

L'ICAO Doc. 9859 definisce hazard una condizione o elemento che possiede il potenziale per causare o contribuire alla causa di un incidente o inconveniente.

L'identificazione degli hazard è attuata attraverso l'analisi dei safety data e delle safety information disponibili, con il fine di individuare trend avversi e prevedere hazard emergenti.

L'identificazione degli hazard ENAC è effettuata dalle strutture tecnico/operative che costituiscono l'articolazione organizzativa dell'Ente (settori AIR, OPS/RAMP, ADR, FCL, FSTD, UAS, ANS/ATM, MED), sulle varie tipologie di utenza aeronautica oggetto delle attività ispettive, di sorveglianza e di certificazione.

Sono presi in considerazione gli aspetti tecnici, organizzativi, operativi, ambientali e di fattore umano, inclusi gli hazard che non sono sotto il diretto controllo dell'organizzazione sorvegliata e che necessitano di coordinamenti con altri soggetti istituzionali, quali le condizioni atmosferiche critiche e le ceneri vulcaniche.

In virtù dell'applicazione, a partire dal 2022, dei criteri di risk management anche alla struttura organizzativa dell'Ente (vd. par. 2.1), sono stati inoltre individuati gli hazard organizzativi inerenti alla gestione dei processi lavorativi interni all'articolazione dell'Autorità.

Tali hazard, qualora non gestiti, potrebbero ripercuotersi sulle attività di ispezione, sorveglianza, certificazione e regolazione svolte dall'Autorità e potrebbero comportare conseguenze negative sulla safety dell'utenza.

Similmente agli hazard riguardanti i soggetti sorvegliati, le strutture tecnico/operative che costituiscono l'articolazione organizzativa dell'Ente hanno individuato gli hazard della gestione interna e hanno proposto, per ciascuno, l'opportuna azione di mitigazione.

In esito alla condivisione con il Safety Board, è stato predisposto il documento "internal hazard log", riportato in ALLEGATO 1, che elenca gli attuali hazard organizzativi; per ogni hazard è indicato il livello di rischio iniziale, la pertinente mitigazione e il livello finale di rischio che si prevede di ottenere con l'implementazione della mitigazione.

Il rischio è quantificato in termini di probabilità e severità, in accordo all'ICAO Doc. 9859.

Gli hazard risultano ripartiti nei vari settori di interesse dell'Ente come sintetizzato in Tabella 1; si osservi che due hazard organizzativi riguardano l'area SM (Safety Management), ovvero i processi stessi di gestione della safety, intesa come ambito trasversale a tutti i domini dell'Ente.

NUMERO DI HAZARD ORGANIZZATIVI PER SETTORE (anno 2025)								
AIR	OPS	ADR	FCL	FSTD	UAS	ANS/ATM	MED	SM
3	2	2	1	1	1	3	2	2

Tabella 1: prospetto degli hazard organizzativi

2.5 La valutazione del rischio e le azioni di mitigazione

2.5.1 Generalità

L'analisi del rischio è effettuata in accordo ai principi e ai metodi di cui all'ICAO Doc. 9859 cap.2.

La caratterizzazione del rischio consente la definizione del livello di accettabilità e, conseguentemente, l'individuazione dell'idonea azione di mitigazione.

L'output dell'analisi consiste pertanto nell'individuazione:

- A) delle azioni ritenute più appropriate per attenuare il rischio fino al livello ritenuto accettabile;
- B) degli strumenti e degli indicatori necessari per la misurazione dell'efficacia delle azioni.

Per quanto concerne il punto A), oltre alle azioni necessarie a mitigare il rischio associato agli hazard individuati dall'ENAC relativamente alle attività nazionali, sono da considerare le azioni stabilite da EASA, assegnate a tutti gli Stati membri nell'EPAS e conseguenti all'attività di safety risk management svolta a livello europeo e descritta nel Vol. 2 dell'EPAS.

Per quanto concerne il punto B), in accordo alle definizioni del regolamento (UE) n.2018/1139 articolo 3, la safety performance è misurata da appositi indicatori detti Safety Performance Indicators (SPI), rapportati ai valori di riferimento, i Safety Performance Targets (SPT).

La misurazione della performance, a livello sia europeo che nazionale, è effettuata, ad oggi, con riferimento al parametro ALoSP (Acceptable Level of Safety Performance) come definito nel DOC. 9859 ICAO e ulteriormente dettagliato e contestualizzato da EASA nel documento “ALoSP – Implementation guidance within the European Union framework” pubblicato nel 2021.

E' però da considerare che, con la State Letter AN 8/3-23/18 5 del 5 aprile 2023, l'ICAO ha comunicato l'intenzione di eliminare concetto di ALoSP, per sostituirlo con apposite SARPs dedicate alla gestione della safety performance; tale modifica è prevista dalla revisione dell'Annesso 19 ICAO tuttora in corso, la cui pubblicazione ed entrata in vigore è programmata per il 26 novembre 2026.

Le modifiche preannunciate da ICAO comporteranno le necessarie rivisitazioni sia dell'EPAS che dello SPAS.

2.5.2 Le azioni previste dall'EPAS

In ALLEGATO 2 sono elencate le azioni di mitigazione in corso, tratte dall'EPAS e applicabili allo Stato italiano, aggiornate al Vol. II “EPAS Action” 2025 edition.

Le azioni sono identificate con la sintassi:

MST.xxxx

e per ciascuna sono precisati:

- gli stakeholders interessati;
- l'anno previsto per la conclusione dell'implementazione o la dizione “continuo” in caso di azione costantemente implementata;
- il risultato atteso (deliverable);
- la sigla della struttura ENAC incaricata dal SB della gestione dell'azione.

I Safety Performance Indicators delle azioni EASA sono descritti nell'EPAS Vol. I.

2.5.3 Le azioni nazionali e il piano normativo

In ALLEGATO 3 sono elencate le azioni di mitigazione individuate dalle pertinenti strutture ENAC designate dal SB, in esito al safety risk assessment effettuato sulle attività dei soggetti sorvegliati.

Le azioni nazionali sono identificate, in funzione della tipologia, con la sintassi seguente:

ENS.xxx (ENAC Systemic): azioni che riguardano l'intero sistema aviazione civile

ENO.xxx (ENAC Operational): azioni che riguardano hazard delle attività operative

ENE.xxx (ENAC Emerging): azioni relative ad hazard emergenti

e per ciascuna sono precisati:

- gli stakeholders interessati;
- l'anno previsto per la conclusione dell'implementazione o la dizione "continuo" in caso di azione costantemente implementata;
- il risultato atteso (deliverable);
- la sigla della struttura ENAC incaricata dal SB della gestione dell'azione;
- l'eventuale necessità di un'azione regolatoria per l'ottenimento del risultato atteso.

Nell'elenco è presente anche l'azione ENS.005 che origina dall'hazard log sui processi organizzativi interni ed è comprensiva della totalità delle azioni elencate in ALLEGATO 1.

Alla data di pubblicazione del presente SPAS, sono tuttora in corso le attività di individuazione sia delle strutture ENAC pertinenti per ciascuna azione di mitigazione indicata in ALLEGATO 1, sia le tempistiche di completamento delle singole azioni.

La definizione di tali parametri, una volta compiutamente effettuata, sarà condivisa con il SB, così come i successivi aggiornamenti dell'ALLEGATO 1.

In analogia con la sintassi di cui sopra, anche i Safety Performance Indicators delle azioni nazionali sono classificati in:

- Systemic SPI: sono indicatori process-oriented, atti a misurare l'efficacia dei processi ENAC finalizzati ad assicurare il più alto livello possibile di safety delle operazioni aeronautiche;
- Operational SPI: sono indicatori outcome-oriented, definiti in base alle segnalazioni MOR che pervengono nel sistema di segnalazione obbligatoria ECCAIRS 2, mediante l'individuazione di categorie di eventi particolarmente significativi ai fini della prevenzione, nei domini operazioni volo, aeronavigabilità, controllo e gestione del traffico aereo, aeroporti, UAS.

Gli SPI nazionali sono rivalutati annualmente e sono pubblicati nel safety portal del sito web dell'ENAC, all'interno del Safety Review emesso dall'Autorità ai sensi del regolamento (UE) n.376/2014 articolo 13.

Il piano normativo rientra nelle azioni nazionali dello SPAS, è gestito e monitorato dalla Direzione Generale – Ufficio Coordinamento Normativo ed è aggiornato con periodicità annuale.

Ad esso è riservato un allegato dedicato (ALLEGATO 4), attesa la peculiarità e l'ampiezza numerica degli item in esso contenuti.

Il piano normativo raccoglie la totalità delle azioni prettamente regolatorie poste in capo all'Autorità nazionale e afferenti alle seguenti categorie:

- azioni regolatorie previste dall'attuazione delle azioni ENS, ENO, ENE sopra descritte;
- azioni regolatorie necessarie all'attuazione di azioni MST;
- azioni regolatorie che i pertinenti regolamenti europei di settore attribuiscono o demandano alle Autorità nazionali;
- azioni regolatorie di iniziativa dell'ENAC, aventi validità nazionale.

E' da specificare che con la delibera n.8/2022 del 21 febbraio 2022, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha sancito un fondamentale principio semplificativo della produzione normativa dell'Ente, in base al quale la produzione normativa è costituita unicamente da regolamenti e FAQ.

Nell'anno 2022 sono iniziate e sono tuttora in corso le attività di attuazione della citata delibera, quali: l'abrogazione delle circolari (non più previste dalla nuova struttura regolamentare); la trasposizione in regolamenti degli eventuali contenuti dispositivi presenti nelle circolari; l'abrogazione dei regolamenti obsoleti; l'aggiornamento e l'accorpamento dei regolamenti vigenti, ove necessario.

Le azioni regolatorie elencate nel piano normativo comprendono pertanto:

- l'emissione di nuovi regolamenti;
- la revisione e l'abrogazione di regolamenti già emessi;
- l'abrogazione di circolari, fino alla completa eliminazione di queste.

Le FAQ, avendo ad oggetto contenuti esplicativi, interpretativi e innovativi su tematiche già disciplinate dai regolamenti, non rientrano nel piano normativo.

Con riferimento all'ALLEGATO 4, per ciascun item del piano normativo sono precisati:

- il titolo del prodotto normativo;
- l'azione prevista (emissione/revisione/abrogazione per i regolamenti, solo abrogazione per le circolari);
- la Direzione ENAC titolare dell'azione e la rispettiva Direzione centrale;
- le eventuali Direzioni cooperanti, per i prodotti normativi caratterizzati da trasversalità;
- il livello di priorità assegnato dalla Direzione titolare (alta/media/bassa);
- l'anno previsto per il completamento dell'azione.

3. LA GESTIONE E IL MONITORAGGIO DELLE AZIONI

3.1 L'assegnazione e la scheda di progetto

Il Safety Board assegna le azioni di cui ai par. 2.5.2 e 2.5.3 (con le esclusioni di cui al par. 3.3) alla pertinente struttura ENAC, per l'implementazione.

La Direzione safety, sulla base delle indicazioni ricevute dalle strutture responsabili per ciascuna azione, predispone le schede di progetto (template in Fig. 4) comprensive dei seguenti dati:

- il titolo dell'azione;
- l'indicazione della struttura ENAC responsabile;
- l'indicazione del referente;
- le risorse umane assegnate;
- le risorse strumentali a disposizione per l'implementazione;
- i risultati attesi;
- la pianificazione dell'attività mediante suddivisione in fasi;
- le tempistiche di attuazione e i deliverables attesi, per ciascuna fase;
- la pertinente azione regolatoria (se prevista).

Le schede sono utilizzate ai fini del monitoraggio, della registrazione delle attività e dell'archiviazione delle evidenze, come descritto nei paragrafi seguenti.

Azione XXX.YYYY

Struttura responsabile
ENAC XXX

Referente dell'azione

Risorse Umane assegnate

Risorse strumentali necessarie

Risultati attesi

Conclusioni

Descrizione della fase	Data Inizio	Data Fine	Fase conclusa	Documentazione prodotta
1	XX/XX/XXXX	XX/XX/XXXX	TRUE/FALSE	
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Note

Allegati

Direzione Safety ©

Fig. 4 – Scheda di progetto

3.2 Il monitoraggio

La Direzione safety, ai fini dell'aggiornamento delle schede di progetto, acquisisce dai rispettivi referenti le evidenze dello stato di implementazione di ciascuna azione, con modalità dirette e con

cadenza periodica; la periodicità di acquisizione delle informazioni varia da azione ad azione, in dipendenza delle tempistiche di attuazione di ciascuna fase.

La verifica del rispetto dei termini della pianificazione costituisce l'aspetto prioritario dell'attività di monitoraggio.

Le eventuali criticità emerse nel corso dell'attuazione e le relative proposte di soluzione da parte delle strutture responsabili sono valutate in sede di Safety Board ai fini della concessione di proroghe.

A conclusione dell'attuazione di ciascuna azione, la Direzione safety archivia la relativa scheda di progetto interamente compilata in formato elettronico, unitamente alla documentazione raccolta nel corso del monitoraggio.

3.3 Esclusioni

Come sancito dai vigenti provvedimenti organizzativi interni, sono escluse dalla gestione e dal monitoraggio della Direzione safety:

- a) le azioni contenute nel piano normativo, *in toto* di competenza della Direzione Generale – Ufficio coordinamento normativo;
- b) le azioni conseguenti ai rilievi formulati nel corso delle ispezioni ICAO ed EASA, *in toto* di competenza del Process Management standardizzazione ICAO-EASA, afferente alla Vice Direzione Generale.

La Direzione safety acquisisce, dalle competenti strutture di cui ai punti a) e b), le evidenze della gestione effettuata da queste e parimenti le archivia.

ALLEGATO 1 – Internal hazard log

#	Dominio	N.	Hazard	Conseguenza	Controlli esistenti	P	S	R ini	Mitigazione	PS	R fin
1	AIR	AIR.001	I tempi e criteri per l'addestramento iniziale e ricorrente del personale ispettivo relativo ai tipi di abilitazione alle imprese di Produzione (21F, 21G) e gestione del Mantenimento della Aeronavigabilità continua [CAMO o CAO-CAM] o di manutenzione (AMO 145 o CAO-MAN) sorvegliate (Imprese CAW) non sono sempre adeguati alle necessità	Possibile decremento dei livelli di safety performance rispetto a quanto previsto dallo SSP, dovuta alla possibile non rispondenza, da parte delle imprese IAW / CAW, ai tutti i requisiti e procedure applicabili che sarebbe stato possibile identificare con ispettori più preparati		4	C	4C	Rivalutazione criteri, contenuti e relative tempistiche dell'OJT in coordinamento con la struttura di standardizzazione.	1	1C
2	AIR	AIR.002	Limitata esperienza o periodo di addestramento pratico non adeguato del personale ispettivo relativamente alle imprese di Produzione (21F/21G) e Gestione del Mantenimento della Aeronavigabilità continua [CAMO o CAO-CAM] o di manutenzione (AMO 145 o CAO-MAN) sorvegliate (Imprese CAW)	Possibile decremento dei livelli di safety performance rispetto a quanto previsto dallo SSP, dovuta alla possibile non rispondenza, da parte delle imprese IAW / CAW, ai tutti i requisiti e procedure applicabili che sarebbe stato possibile identificare con ispettori più preparati		4	C	4C	Rivalutare la possibilità di migliorare/rafforzare l'attività di on the job training del personale ispettivo presso le strutture territoriali competenti, focalizzando maggiormente il momento di assessment finale sull'efficacia del percorso di addestramento pratico (vedi ad es. AMC3 CAMO.B.200(a)(3) Management system), prima di consentire all'ispettore di agire in autonomia.	1	1C
2a	AIR	AIR.003	Mancato completamento, entro i termini previsti nelle procedure interne approvate, del Recommendation Report e/o Quality Review per organizzazioni CAMO, CAO, 145, 147, POA	Mancata registrazione della validità continua dell'approvazione e non rispondenza ai requisiti applicabili alla Competent Authority Indeterminatezza nella sorveglianza	Attività di audit interna con controlli a campione	4	C	4C	<ul style="list-style-type: none"> - Inserimento ispettori di recente assunzione per ridurre carichi di lavoro dei TL - Allocazione dell'esecuzione dell'attività di monitoraggio della sorveglianza a strutture specifiche - Adozione strumenti informatici per un efficace monitoraggio della sorveglianza - Adozione di procedure che descrivano le modalità di monitoraggio della sorveglianza e la archiviazione/contabilizzazione di RR e QR - Sensibilizzazione TL, PM e Capi ufficio AA. 	1	1C

			continua (nuovo piano di sorveglianza non definito) Possibile non identificazione di anomalie nell'esecuzione dell'attività di sorveglianza pianificata							
3	OPS	OPS.001	Inadeguato addestramento iniziale e ricorrente del personale ispettivo relativo ai tipi di aeromobile in flotta agli operatori sorvegliati	Possibile decremento dell'efficacia o del rendimento nell'effettuazione delle attività ispettive e di certificazione sulle imprese e conseguente possibile decremento dei livelli di safety rispetto a quanto previsto dallo SSP, dovuta alla possibile non completa rispondenza, da parte degli operatori aerei, ai requisiti e alle procedure applicabili che sarebbe stato possibile identificare con un livello di addestramento più elevato degli ispettori.		4 C	4C	Revisione dei percorsi formativi come necessario ed attuazione delle attività previste.	1 C	1C
4	OPS	OPS.002	Inadeguato mantenimento delle competenze e delle conoscenze di pilota commerciale degli ispettori di volo	Possibile decremento dell'efficacia o del rendimento nell'effettuazione delle attività ispettive e di certificazione sulle imprese e conseguente possibile abbassamento dei livelli di safety previsto dallo SSP, dovuta alla possibile non rispondenza, da parte degli operatori aerei, a tutti i requisiti e procedure applicabili che		4 C	4C	Attività di addestramento periodico	1 C	1C

				sarebbe stato possibile identificare con un livello di addestramento più elevato degli ispettori.						
5	ADR	ADR.001	Ridotte efficacia ed efficienza nell'implementazione, coordinata con i domini ANS/ATM e OPS, a seguito di modifiche derivanti da innovazioni normative, anche comuni, e/o da variazioni nell'assetto delle infrastrutture e/o delle operazioni dell'aeroporto.	Livello delle operazioni non coerente con le caratteristiche e le configurazioni d'uso dell'aeroporto da parte dei tipi di aa/mm ammessi con conseguente possibile incremento di inconvenienti ed incidenti.	Coordinamento delle attività in capo alle diverse Direzioni eventualmente coinvolte mediante riunioni dedicate (interne e congiunte coi richiedenti) in fase istruttoria e condivisione dei pareri finali	4 C	4C	Individuare le attività per principale tipologia facendo riferimento a processi/progetti definiti, cui concorrono le diverse Direzioni coinvolte. Per ciascuna attività definire: - la Direzione owner, con funzioni di coordinamento e riporto; - i ruoli e le responsabilità di ogni Direzione/Ufficio coinvolta/o; - le possibili modalità di cooperazione, ivi inclusa la nomina di GdL inter-dominio, ed i metodi di lavoro (riunioni, ispezioni/audit e report condivisi).	2 C	2C
6	ADR	ADR.002	Handover tra team di sorveglianza.	Possibili lacune e ritardi nella gestione delle modifiche (prior e no-prior approval) notificate dal Gestore e nella complessiva attuazione delle ispezioni stabilite dal programma di sorveglianza (incluso il follow-up dei finding elevati dal team uscente) che possono avere effetti sulla tempestiva e corretta valutazione della rispondenza e della safety performance del Gestore.	Nel Team subentrante, ove possibile, è assicurata la presenza di almeno un componente del Team uscente. e' richiesta l'effettuazione del formale passaggio di consegne.	3 D	3D	Allo scopo di favorire la continuità e l'efficacia della sorveglianza occorre: - prevedere, ove possibile, la presenza, nel Team subentrante, di almeno un componente del Team uscente; - assicurare il passaggio di consegne delle varie attività in corso, comprensivo dello status del record keeping, e redigere un resoconto scritto, da sottoporre al CU ed al DT competenti, per le eventuali azioni di competenza (anche verso il Gestore); - contemplare il supporto del TL uscente ai fini del subentro nell'istruttoria delle modifiche particolarmente complesse delle infrastrutture e/o delle operazioni (es. prolungamento pista, modifica categoria operativa, etc.).	1 C	1C
7	FCL	FCL.001	Produzione di false documentazioni attestanti l'addestramento/attività di volo	Rilascio ed utilizzo di titoli aeronautici viziosi in attività volativa		3 B	3B	Effettuazione di verifiche nell'ambito dell'ordinaria attività d'ufficio, anche attraverso operazioni di quality review e monitoraggio sull'attività prestata all'esterno da parte degli Esaminatori	1 B	1B
8	FSTD	FSTD.001	Mancata disponibilità per gli ispettori degli strumenti (software e hardware) per la corretta verifica degli	Ridotta efficacia delle attività ispettive per mancanza degli strumenti	N/A	3 D	3D	Acquisizione di strumenti HW e SW adeguati	2 D	2D

			scenari.	necessari, con possibile qualificazione di FSTD non perfettamente rispondenti ai requisiti						
9	UAS/IAM	UAS.001	Mancanza di formazione specialistica teorico-pratica di professionisti presso le direzioni territoriali.	Impossibilità da parte delle DT di espletare in autonomia le attività di sorveglianza relative ai processi 439.i, 456.i, 487.i, 488.i, come da nuova struttura organizzativa ENAC.		4 C	4C	Definizione dei contenuti della formazione specialistica da erogare e programmazione delle attività (a cura di RRU e GRA). Supporto, da parte del personale GRA, ai nuovi team ispettivi delle DDTT per handover.	2 C	2C

10	ANS/ATM	ANS.001	Mancanza di strumenti oggettivi per valutare i carichi di lavoro imposti sul personale realmente disponibile, con qualificazioni appropriate per il tipo di lavoro o processo da svolgere	Sovraccarico del personale addetto ai programmi, slittamento dei programmi, con conseguenti superamento delle scadenze ed errori nelle approvazioni dovute al tempo ridotto, che potrebbero portare ad eventi significativi.		4 C	4C	Predisporre una procedura per l'assegnazione dei carichi di lavoro	1 C	1C
11	ANS/ATM	ANS.002	Assente regolazione dei processi trasversali a più funzioni quando la cooperazione non è regolata da specifici documenti (assenza di una conferenza delle funzioni interna).	Difficoltà ad individuare il corretto assetto organizzativo per lo svolgimento di processi o progetti che interessano più direzioni, sia nell'ambito di una stessa direzione centrale che per processi o progetti che coinvolgono più direzioni centrali. Difficoltà ad individuare e seguire le linee di responsabilità con conseguenti inefficienze di lavoro, organizzative, possibilità di valutazioni di safety non appropriate.		4 C	4C	Precisare a livello organizzativo le modalità di lavoro in cooperazione, ed in particolare distinguere quella di gruppo di lavoro da quelle che vedono il coinvolgimento a livello di struttura. Definire sempre una struttura leader con il compito di organizzare e gestire il processo o il progetto. Definire inoltre le modalità standard di gestione dei progetti, in particolare modulistica e reportistica, in modo da facilitarne lo svolgimento.	1 C	1C
12	ANS/ATM	ANS.003	Complessità interfunzionale tra il dominio ANS/ATM e il	Difficoltà nel rispondere ai bisogni dell'utenza e scarsa attenzione alle implicazioni di		4 C	4C	Realizzare una classificazione degli aeroporti minori sulla base dei tipi di operazioni di volo (VFR, VFRN, IFR, discese con paracadute, base HEMS,	1 C	1C

		dominio ADR.	safety nella gestione dell'operatività aeroportuale, specie in quegli aeroporti dove non è fornito il servizio di controllo del traffico aereo. Limitazione dell'operatività aeroportuale e aumentata possibilità di inconvenienti ed incidenti.				Attività aliantistica, etc.) e stabilire i fattori da tenere in conto nel caso di variazioni di operatività.				
13	MED	MED.001	Assenza di un canale dedicato per la ricezione, invio ed archiviazione della documentazione medica, contenente dati sensibili in rispondenza al vigente GDPR.	Non corretta circolazione di documentazione contenente dati sensibili con conseguente impropria diffusione degli stessi.		2 A	2A	Avviata la verifica della possibilità di adozione di soluzioni di sistema appropriate (canale dedicato)		2 D	2D
14	MED	MED.002	Complessità interfunzionale tra il dominio MED e gli altri domini.	Appesantimento e difficoltà nella interlocuzione interna tra Strutture (con particolare riferimento al dominio ATCO) all'insorgere di problematiche di natura sanitaria. Inefficiente gestione di alcuni processi, con possibilità di inaccurata valutazione di situazioni critiche.		4 D	4D	Implementazione mappatura processi che coinvolgono MED, nell'ambito di attività di competenza di altre Direzioni, per esempio, oltre che al dominio ATCO, relativamente ai processi di certificazione e sorveglianza degli Operatori Aerei (dominio OPS), in cui sono previste la valutazione e l'approvazione di procedure che impattano sulla medicina aeronautica (Peer Support Programme, dotazione dei kit medici e di emergenza di bordo, trasporto pazienti e passeggeri ossigeno-dipendenti a bordo di aeromobili		1 D	1D
15	SM&P	SM&P.001	Scarsa consapevolezza della Safety come area trasversale a tutti i domini dell'Ente.	Scarsa integrazione (almeno allo stato attuale) delle risorse sui nuovi programmi e attività di recente sviluppo (difficoltà nell'attuazione dell'ERCS, limitata consultazione di Eccairs da parte dei team di sorveglianza). Possibile riduzione del livello di efficacia nell'attività di sorveglianza.		4 D	4D	Sviluppo e implementazione di procedure per una più efficace integrazione tra la struttura GSA e le altre strutture interessate		2 D	2D

16	SM&P	SM&P.002	Forte evoluzione negli anni recenti dei programmi e attività nell'area Safety . (ERCS, Data4Safety ...).	Ritardo nello svolgimento e nell'attuazione delle nuove attività recentemente previste dall'EASA e/o in generale dalla normativa applicabile anche a causa del mancato adeguamento delle risorse necessarie.		4 D	4D	Adeguamento delle risorse umane disponibili e coinvolgimento di altre strutture nell'attuazione dei programmi.	2 D	2D
----	------	----------	--	--	--	-----	----	--	-----	----

Legenda

P	probabilità
S	severità
Rini	rischio iniziale
Rfin	rischio finale

ALLEGATO 2 - Azioni previste dall'EPAS

ALLEGATO 3 - Azioni nazionali

ALLEGATO 4 - Piano normativo

Sigle delle strutture ENAC citate negli ALLEGATI 2, 3, 4

SIGLA	Struttura	SIGLA	Struttura
ACG	Direzione standardizzazione gestori e operatori aeroportuali	ETA	Direzione trasporto aereo e licenze
ACI	Direzione coordinamento, standardizzazione e regolazione aeroporti	GST	Direzione strategie internazionali
ADP	Direzione tutela dei diritti del passeggero	GRA	Direzione servizi aerei innovativi
ASA	Direzione standardizzazione handling e security	GSA	Direzione safety
CAD	Direzione centrale aeroporti	GSE	Direzione security
CEI	Direzione centrale programmazione economica e sviluppo infrastrutture	OAM	Direzione ambiente e mobilità sostenibile
CGR	Direzione centrale relazioni internazionali, sicurezza e ricerca	OCP	Direzione navigabilità iniziale
COS	Direzione centrale standard tecnici e operatività aeronautica	ONN	Direzione navigabilità continua
DIT	Direzione innovazione tecnologica	OPC	Direzione coordinamento e standardizzazione aeronautica
EAE	Direzione vigilanza tariffaria e statistiche trasporto aereo	OPE	Direzione personale di volo e medicina aeronautica
EAP	Direzione sviluppo e approvazione progetti	OSA	Direzione spazio aereo
EGA	Direzione gestione aeroporti	OVD	Direzione operazioni volo e merci pericolose
EII	Direzione investimenti infrastrutturali	PAG	Direzione legale
EPI	Direzione pianificazione infrastrutture	PPC	Direzione centrale Presidenza

ALLEGATO 2 – Azioni derivanti dall'EPAS 2025-2027

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)
MST.0001	Member States to give priority to the work on SSPs	Tutti	GSA	2025	Implement SSP
MST.0002	Promotion of SMS	Tutti	GSA	Continuo	Guidance / training material / best practices
MST.0003	Member States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programmes	Aircraft Operators - CAT - Aeroplanes, Aircraft Operators - CAT - Helicopters - offshore	OVD	2025	Information on the EOFDM published in the SMS section of the MSs' websites Detailed report of the workshop
MST.0015	Helicopter safety events	Aircraft operators - helicopters, NCAs	OVD	Continuo	Safety events
MST.0019	Better understanding of the operators' governance structure	AOC holders (CAT)	OVD	2025	Implement the EASA Guidance to strengthen the standardised approach to the implementation of group operations.
MST.0024	"Due regard" for the safety of civil aircraft over high seas	AOC holders (CAT), aircraft operators (NCC), ATC providers	OSA	Continuo	Report to EASA on related incidents and actions taken
MST.0025	Improve the dissemination of safety messages	Aviazione Generale	GSA	2025	Safety workshops and safety days/evenings
MST.0026	SMS Assessment	AOC holders (CAT)	OVD	Continuo	Feedback on the use of the management system assessment tool and on the status of SMS compliance. Continuous with annual reporting
MST.0027	Promotion of Safety Culture in GA	Aviazione Generale	GSA	Continuo	Provisions to facilitate and promote safety culture as part of the SSP/SPAS
MST.0028	Member States to establish and maintain a State	Tutti	GSA	2025	SPAS reviewed i.a.w. the latest edition of EPAS Vol. II

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)
	Plan for Aviation Safety				
MST.0032 (b)	Oversight capabilities/focus areas: (b) Cooperative oversight in all sectors	Tutti	OVD	2025	SPAS reviewed
MST.0032 (c)	Oversight capabilities/focus areas: (c) Organisations management system in all sectors	Tutti	OVD	2025	SPAS reviewed
MST.0033	Language proficiency requirements - share best practices, to identify areas for improvement for the uniform and harmonised language proficiency requirements implementation	Member States, ANSPs, ATCOs, ATOs, pilot licence holders and students	OPE	Continuo	Feedback on the implementation status Continuous
MST.0034	Oversight capabilities / focus area: flight time specification schemes	AOC holders (CAT), Aircrew	OVD	2025	Report on actions implemented to foster NCA's oversight capabilities
MST.0035	Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147	AMTOs (Part-147), NCAs	OVD	Continuo	Feedback on the implementation status Continuous
MST.0036	PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus	NCAs, PPL/LAPL holders, ATOs	OPE	2025	Learning objectives, with related question bank Feedback on implementation

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)
MST.0037	Foster a common understanding and oversight of Human Factors	NCAAs	GSA	2025	[Competence framework upon] new EASA guidance for assessing the competence of regulatory staff Guidance for assessing the competence of trainers
MST.0038	Airspace complexity and traffic congestion	Pilots, aircraft operators - all, NCAAs, ANSPs	OSA	2025	Best practices
MST.0040	Safety and security reporting coordination mechanism	Aircraft operators - All, Design Approval Holders, NCAAs	GSA/GSE	2025	Coordination mechanism established Provide feedback on implementation
MST.0041	Harmonisation in Helicopter AOC approvals, procedures and documents	Aircraft Operators - CAT – Helicopters, ATOs (aircrew), CAMOs, NCAAs	OVD	2026	<p>Paper to harmonise the AOC issue/change process (with interface to CAMOs and ATOs) (2026).</p> <p>Paper to harmonise the process to add/remove an aircraft from the AOC. (2025)</p> <p>Paper to harmonise the process of a common application form for approval/removal of an item from the MEL (2025)</p> <p>Paper to promote the simplification processes, including the use of common application forms, compliance lists, etc. (2025)</p> <p>Paper to harmonise the process in implementation of the EFB provisions (2025)</p>

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Materiale prodotto (Deliverable)
MST.0042	Assessment of Safety Culture at air operators	AOC holders (CAT)	OVD	2025	Oversight programme for air operators includes the assessment of safety culture
MST.0043	Improvement of data quality in occurrence reporting	NCA, Industry	GSA	2026	Promoting good data quality in occurrence reports through safety campaigns, leaflets, circulars Organise workshops or similar events to interact directly with the stakeholders regarding data quality in occurrence reports

ALLEGATO 3 – Azioni Nazionali

Lista azioni interne ENAC (Enac Emerging – ENE.xxx, ENAC Operational – ENO.xxx, ENAC Systemic – ENS.xxx)

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Risultato atteso
ENS.003	Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota	Helicopter Operators	ACI	2026	Aumento della situational awareness dei piloti
ENS.004	Disciplina dei surroundings aeroportuali	Aerodrome operators	ACI	2026	Emissione regolamento
ENS.008	Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO	ENAC	GSA	Continuo	Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO
ENS.009	Adeguamento dei Safety Performance Indicators (SPIs)	ENAC	GSA	Continuo	Aggiornamento dei Safety Performance Indicators dell'ENAC
ENS.010	Adeguamento e aggiornamento AIP	Aerodrome operators, AOC holders, Aircrew, ANSPs	DAU	Continuo	Verifica attuazione procedure aggiornamento AIP
ENO.001	Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta	Aerodrome operators	ACI	2025	Mappatura ostacoli e pubblicazione in AIP
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
ENE.005	Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)	APR Operators, ANSP	OSA	2025	Operatività del sistema UTM
ENE.006	Voli suborbitali	Aerodrome Operators, ANSP	DIT	2025	Quadro regolatorio per consentire le operazioni di trasporto commerciale suborbitale
ENE.009	Advanced Air Mobility	Tutti	GRA	2026	Definizione di una roadmap e un piano strategico per l'implementazione di una nuova mobilità aerea sostenibile
ENS.011	Stesura e approvazione di un ToR per il Safety Board	ENAC	GSA	2021	ENAC Safety Board Terms of Reference

Azioni da RESG RASP 2025

Rif.	Azione	Stakeholders interessati	Struttura ENAC referente	Conclusione prevista	Risultato atteso
RASP.001	Guidance material or safety promotion campaign for industry on application of selected ISO QMS requirements for management systems of selected aviation service providers (SMT.099)	ENAC, Industry	COS	2026 2027	Promotional campaign for States and service providers (2026) Voluntary implementation of QMS Assessment tool (2027)

ALLEGATO 4 – Piano Normativo

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
1	Regolamento "Registro aeronautico"	EMISSIONE	ACG		MEDIA	2026
2	Circolare APT 19 del 26 ottobre 2005 "Regolamento di scalo per gli aeroporti"	ABROGAZIONE	ACG	CAD	BASSA	2026
3	Circolare EAL 21 del 21 dicembre 2012 "Trascrizione e annotazione degli atti nel Registro Aeronautico Nazionale e nel Registro delle Costruzioni"	ABROGAZIONE	ACG		MEDIA	2026
4	Regolamento marche temporanee	EMISSIONE	ACG		ALTA	2027
5	Regolamento per la tenuta degli albi e del registro del personale di volo	REVISIONE	ACG		ALTA	2027
6	Regolamento Aeroporti non <i>under EASA SCOPE</i>	EMISSIONE	ACI	EAP	MEDIA	2026
7	Regolamento "Infrastrutture a servizio dell'attività HEMS" Ed. 1 del 22 dicembre 2016	ABROGAZIONE	ACI		ALTA	2026
8	Regolamento "Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio e decollo (Avio-Idro-Elisuperfici)" Ed.1 del 5 maggio 2023	REVISIONE	ACI		ALTA	2026
9	Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti demaniali statali territoriali	EMISSIONE	ACI		ALTA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
10	Regolamento "Salvaguardia dei dintorni aeroportuali (Regolamento Surroundings)"	EMISSIONE	ACI		MEDIA	2026
11	Circolare APT 05 del 20 gennaio 2000 "Procedure in caso di avaria o degrado installazioni aeroportuali per operazioni in bassa visibilità"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	MEDIA	2026
12	Circolare APT 11 del 02 maggio 2002 "Esecuzione di lavori notturni o in tempi ristretti"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	BASSA	2026
13	Circolare APT 13A del 27 luglio 2005 "Aiuti visivi – aeroporti civili"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	MEDIA	2026
14	Circolare APT 17 del 10 marzo 2004 "Utilizzazione per i decolli di parti dell'area RESA"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	BASSA	2026
15	Circolare APT 18A del 30 gennaio 2008 "Piano di emergenza aeroportuale – incidente aereo"	ABROGAZIONE	ACI		BASSA	2026
16	Circolare APT 24 del 28 luglio 2006 "Piazzali aeromobili (APRONS) – segnaletica orizzontale"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	BASSA	2026
17	Circolare APT 30 "IncurSIONI in pista – prevenzione e gestione aeroportuale"	ABROGAZIONE	ACI		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
18	Circolare APT 35 del 21 dicembre 2011 "Esercizio dell'Alta Vigilanza da parte dell'Enac"	ABROGAZIONE	ACI	EII	MEDIA	2026
19	Circolare APT 36 del 30 ottobre 2013 "Avio-idro-eli superfici: gestione e autorizzazione"	ABROGAZIONE	ACI		ALTA	2026
20	Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA)	REVISIONE / ABROGAZIONE	ACI	EAP	MEDIA	2027
21	Circolare APT 10B del 15 luglio 2021 "Criteri per la valutazione delle condizioni superficiali di una pista - nuova versione"	ABROGAZIONE	ACI	EAP	MEDIA	2027
22	Circolare APT 16 del 15 marzo 2004 "La certificazione dell'aeroporto"	ABROGAZIONE	ACI		BASSA	2027
23	Circolare APT 22 del 17 marzo 2006 "Il sistema di gestione della sicurezza (SMS) dell'aeroporto"	ABROGAZIONE	ACI		BASSA	2027
24	Circolare APT 25 del 15 dicembre 2006 "Sorveglianza e rinnovo del certificato di aeroporto"	ABROGAZIONE	ACI		BASSA	2027
25	Regolamento "La qualità dei servizi nel trasporto aereo: monitoraggio della qualità negli aeroporti e Carte dei Servizi di gestori aeroportuali e vettori"	EMISSIONE	ADP	ASA	ALTA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

N	Oggetto dell'azione	Azione	Direzione titolare	Direzione cooperante	Priorità	Completamento
26	Regolamento "Applicazione del Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo"	EMISSIONE	ADP		MEDIA	2026
27	Circolare GEN 02B del 13 maggio 2021 "Applicazione del Regolamento (CE) n.1107/2006 e qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta nel trasporto aereo"	ABROGAZIONE	ADP		MEDIA	2026
28	Circolare GEN 06 del 31 ottobre 2014 "Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei servizi standard per gestori aeroportuali e vettori aerei"	ABROGAZIONE	ADP		MEDIA	2026
29	Regolamento "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" Ed.8 - Rev.2 del 12 maggio 2025	REVISIONE	ASA			2027
30	Regolamento per la gestione del fenomeno del <i>wildlife strike</i> in ambito aeroportuale	EMISSIONE	CEI		ALTA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
31	Circolare APT 01B del 23 dicembre 2011 "Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti"	ABROGAZIONE	CEI		ALTA	2026
32	Regolamento "Tesserino identificativo di membro di equipaggio dell'Unione - Crew Identification Card (CIC)"	EMISSIONE	CGR		MEDIA	2026
33	Regolamento "Formazione del personale in servizio presso gli aeroporti e del personale di volo, in tema di contrasto al traffico di esseri umani"	EMISSIONE	CGR			2026
34	Circolare SEC 10 del 27 gennaio 2022 "Tesserino identificativo di membro di equipaggio dell'Unione - Crew Identification Card (CIC)"	ABROGAZIONE	CGR		MEDIA	2026
35	Regolamento per la gestione dello spazio aereo per le operazioni ad alta quota, suborbitali, di lancio e rientro	EMISSIONE	DIT	OSA	ALTA	2026
36	Regolamento "Criteri di accettabilità dei dispositivi aeroportuali"	EMISSIONE	EAP		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
37	Regolamento "Progettazione, realizzazione e collaudo delle opere aeroportuali"	EMISSIONE	EAP	ACI, EPI	ALTA	2026
38	Circolare APT 21 del 30 gennaio 2006 "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali"	ABROGAZIONE	EAP		MEDIA	2026
39	Circolare APT 28 del 28 gennaio 2008 "Criteri di accettabilità dei dispositivi aeroportuali"	ABROGAZIONE	EAP		BASSA	2026
40	Regolamento "Demanio Aeronautico"	EMISSIONE	EPI		MEDIA	2026
41	Regolamento "Pianificazione e programmazione delle infrastrutture aeroportuali"	EMISSIONE	EPI	EAP	MEDIA	2026
42	Circolare APT 03A del 17 marzo 2006 "Indicazioni operative per l'attuazione dell'articolo 17 del decreto legge 67/97, convertito dalla legge 135/97"	ABROGAZIONE	EPI		MEDIA	2026
43	Circolare APT 32 del 7 dicembre 2009 "Il Demanio Aeronautico Civile Statale - Gestione e Strumentalità"	ABROGAZIONE	EPI	EAP	MEDIA	2026
44	Regolamento "Assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali"	EMISSIONE	ETA		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
45	Regolamento "Autorizzazione voli di linea su rotte extra-UE, sorvoli e scali tecnici"	EMISSIONE	ETA		MEDIA	2026
46	Regolamento "Oneri di servizio pubblico"	EMISSIONE	ETA		BASSA	2026
47	Regolamento "Voli da garantire in caso di scioperi nazionali"	EMISSIONE	ETA		BASSA	2026
48	Circolare EAL 10A del 21 settembre 2012 "Aeroporti agibili per voli provenienti da Paesi extra-europei o da zone sottoposte a misure sanitarie in applicazione del Regolamento sanitario internazionale"	ABROGAZIONE	ETA		BASSA	2026
49	Circolare EAL 15A del 5 dicembre 2016 "Autorizzazione voli di linea su rotte extra-UE, sorvoli e scali tecnici"	ABROGAZIONE	ETA		MEDIA	2026
50	Circolare EAL 16A del 23 dicembre 2015 "Licenza di esercizio di trasporto aereo"	ABROGAZIONE	ETA			2026
51	Circolare EAL 18 del 24 agosto 2009 "Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali"	ABROGAZIONE	ETA		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
52	Circolare EAL 19 del 21 dicembre 2012 "Voli da garantire in caso di scioperi nazionali"	ABROGAZIONE	ETA		BASSA	2026
53	Circolare EAL 20 del 21 dicembre 2012 "Oneri di servizio pubblico"	ABROGAZIONE	ETA		BASSA	2026
54	Regolamento "Istituzione zone geografiche UAS"	EMISSIONE	GRA	OSA	ALTA	2026
55	Regolamento Tecnico U-space	EMISSIONE	GRA	OSA	ALTA	2026
56	Regolamento UAS-IT Ed.1 del 4 gennaio 2021	REVISIONE	GRA		ALTA	2026
57	Circolare ATM 09A del 24 marzo 2021 "UAS-IT: Criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche"	ABROGAZIONE	GRA	OSA	MEDIA	2026
58	Regolamento "Segnalazione ed Analisi degli Eventi nel Settore del Paracadutismo"	EMISSIONE	GSA		ALTA	2026
59	Circolare GEN 07 del 16 dicembre 2019 "Reporting degli incidenti/inconvenienti paracadutistici"	ABROGAZIONE	GSA	OPE, OVD	MEDIA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
60	Regolamento "Misure di sicurezza per i vettori che operano nelle categorie dell'art.1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009"	EMISSIONE	GSE		MEDIA	2026
61	Regolamento "Requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e affidamento dei servizi di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale"	EMISSIONE	GSE		MEDIA	2027
62	Circolare SEC 02 del 7 ottobre 2004 "Affidamento dei servizi di controllo di sicurezza esistenti nell'ambito aeroportuale. Procedure operative per le Direzioni di Circostrizione Aeroportuale"	ABROGAZIONE	GSE		MEDIA	2027
63	Circolare 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"	ABROGAZIONE	GSE		ALTA	2027

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
64	Regolamento ENAC in riferimento al Regolamento RefueI EU Aviation e al Dlgs 187/2025	EMISSIONE	OAM			2027
65	Circolare APT 26 del 03 luglio 2007 "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale"	ABROGAZIONE	OAM	CEI	MEDIA	2026
66	Regolamento "Permessi di volo e autorizzazioni per le attività sperimentali"	EMISSIONE	OCP		MEDIA	2026
67	Circolare NAV 15F del 19 dicembre 2014 "Aeromobili da amatore e aeromobili storici"	ABROGAZIONE	OCP		MEDIA	2026
68	Circolare NAV 25E del 23 dicembre 2015 "Certificati di Aeronavigabilità, Certificati Acustici e Certificati di Aeronavigabilità per Esportazione"	ABROGAZIONE	OCP	ONN	ALTA	2026
69	Circolare NAV 32E del 23 dicembre 2015 "Permessi di volo e attività sperimentale"	ABROGAZIONE	OCP		MEDIA	2026
70	Circolare NAV 62C del 13 maggio 2021 "Autorizzazione ad effettuare prove di volo-Aeromobili non registrati in Italia"	ABROGAZIONE	OCP		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
71	Regolamento Tecnico ENAC - Titolo III "Esercizio" Edizione del 1994, foglio di aggiornamento n.56 dell'8 maggio 2019	REVISIONE	ONN		BASSA	2026
72	Regolamento "Requisiti nazionali sull'aeronavigabilità continua" Ed.1 Rev.1 del 24 marzo 2025	REVISIONE	ONN			2026
73	Regolamento "Requisiti nazionali sull'aeronavigabilità continua" Ed.1 Rev 2	REVISIONE	ONN		ALTA	2026
74	Circolare NAV 73B del 10 dicembre 2018 "Procedimento amministrativo sanzionatorio di sospensione e/o revoca della licenza di manutenzione aeronautica o del certificato di idoneità tecnica"	ABROGAZIONE	ONN	PAG	MEDIA	2026
75	Circolare OPV 22 del 17 giugno 2008 "Security dell'aeromobile - sorveglianza dell'aera antistante la porta della cabina di pilotaggio"	ABROGAZIONE	ONN		MEDIA	2026
76	Regolamento "Licenze di paracadutismo" Ed.3 del 26 ottobre 2015	REVISIONE	OPE		MEDIA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
77	Regolamento "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici" Ed.4 del 12 marzo 2018	REVISIONE	OPE		MEDIA	2026
78	Circolare LIC 05 del 4 gennaio 2005 "Rilascio licenza di paracadutista"	ABROGAZIONE	OPE		ALTA	2026
79	Circolare LIC 14 del 6 maggio 2016 "Attuazione degli Artt. 12 e 13 del Regolamento Licenze di Paracadutismo"	ABROGAZIONE	OPE		MEDIA	2026
80	Circolare MED 01B del 10 gennaio 2020 "Attuazione del regolamento Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici"	ABROGAZIONE	OPE		MEDIA	2026
81	Regolamento "Flight Time Limitations per ATO"	EMISSIONE	OPE	OVD	MEDIA	2027
82	Regolamento "ATM/ANS-IT - Servizi di gestione del traffico aereo e della navigazione aerea Italia" Ed. 0 Rev. 1 del 28 febbraio 2024	REVISIONE	OSA	OVD	MEDIA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
83	Regolamento "ATM/ANS-IT - Servizi di gestione del traffico aereo e della navigazione aerea Italia" Ed.x Rev.x	REVISIONE	OSA	OVD	MEDIA	2026
84	Regolamento "Procedure strumentali di volo" Ed. 1 del 18 luglio 2011	ABROGAZIONE	OSA		BASSA	2026
85	Regolamento "Progettazione e modifiche alle strutture di spazio aereo e alle procedure strumentali di volo ivi contenute"	EMISSIONE	OSA		BASSA	2026
86	Circolare ATM 03C del 28 gennaio 2021 "Istituzione, modifica o cancellazione di zone soggette a restrizioni"	ABROGAZIONE	OSA		ALTA	2026
87	Circolare ATM 05B del 13 maggio 2021 "Restrizioni temporanee dello spazio aereo"	ABROGAZIONE	OSA		BASSA	2026
88	Circolare GEN 09 del 7 febbraio 2022 "Operatività degli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria e degli spazi aerei connessi in caso di attività eruttiva del vulcano Stromboli"	ABROGAZIONE	OSA		MEDIA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
89	Regolamento "Progettazione e modifiche alle strutture di spazio aereo e alle procedure strumentali di volo ivi contenute"	REVISIONE	OSA	OVD	MEDIA	2027
90	Regolamento "Regole dell'Aria Italia (RAIT)" Ed.4 Rev.3 del 24 marzo 2025	REVISIONE	OSA	OVD		2027
91	Circolare ATM 06A del 24 febbraio 2016 "Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei"	ABROGAZIONE	OSA		BASSA	2027
92	Circolare ATM 07 del 5 novembre 2013 "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità"	ABROGAZIONE	OSA	PAG	MEDIA	2027
93	Circolare GEN 04C del 15 aprile 2020 "Operatività degli aeroporti di Catania Fontanarossa, Comiso e Reggio Calabria e degli spazi aerei ad essi associati in presenza di attività eruttiva del vulcano Etna"	ABROGAZIONE	OSA		MEDIA	2027
94	Regolamento "Flight Time Limitations per elitaxi"	EMISSIONE	OVD	OPE	MEDIA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
95	Regolamento "Organizzazioni autorizzate ad effettuare prove e omologazioni degli imballaggi utilizzati per il trasporto aereo sicuro delle merci pericolose"	EMISSIONE	OVD		MEDIA	2026
96	Circolare EAL 02 del 21 gennaio 2002 "Lavoro aereo - Autorizzazione temporanea per operatori dell'Unione Europea"	ABROGAZIONE	OVD		BASSA	2026
97	Circolare EAL 07A del 27 luglio 2010 "Noleggio di aeromobili da parte di titolari di licenza di esercizio di servizi aerei"	ABROGAZIONE	OVD	ETA	ALTA	2026
98	Circolare OPV 07 del 30 novembre 2000 "Trasporto di armi e munizioni su aeromobili le cui stive siano accessibili dalla cabina passeggeri"	ABROGAZIONE	OVD	GSE, OPC	MEDIA	2026
99	Regolamento "Operazioni CAT con elicotteri in ambiente ostile al di fuori di aree congestionate" Ed. 0 del 26 luglio 2022	REVISIONE	OVD		MEDIA	2027

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
100	Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna Ed.2, Em 1 del 24 marzo 2017	REVISIONE	OVD	OPE	MEDIA	2028
101	Regolamento "Accesso documentale, accesso civico semplice e accesso civico generalizzato - profili procedurali e organizzativi" Ed. 1 del 25 gennaio 2018	REVISIONE	PAG		ALTA	2026
102	Regolamento "Applicazione dell'articolo 802, comma 2, del Codice della Navigazione (divieto di partenza degli aeromobili quando risultano violati obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe)"	EMISSIONE	PAG			2026
103	Circolare EAL 13 del 20 ottobre 2006 "Misure organizzative e misure attuative sui diritti di accesso"	ABROGAZIONE	PAG		BASSA	2026

PIANO NORMATIVO DELL'ENAC 2026-2028

<i>N</i>	<i>Oggetto dell'azione</i>	<i>Azione</i>	<i>Direzione titolare</i>	<i>Direzione cooperante</i>	<i>Priorità</i>	<i>Completamento</i>
104	Circolare EAL 22 del 31 marzo 2014 "Applicazione dell'articolo 802, comma 2, del Codice della Navigazione (divieto di partenza degli aeromobili quando risultano violati obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe)"	ABROGAZIONE	PAG		MEDIA	2026