



Programma Nazionale Italiano della Sicurezza Aeronautica

(State Safety Programme – Italy)

**Elaborato dall'ENAC d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e
l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo**

Elenco delle pagine in vigore e stato di aggiornamento

Pagina	Revisione	Data	Pagina	Revisione	Data
1	0	21.12.2011	32	0	21.12.2011
2	0	21.12.2011	33	0	21.12.2011
3	0	21.12.2011	34	0	21.12.2011
4	0	21.12.2011	35	0	21.12.2011
5	0	21.12.2011	36	0	21.12.2011
6	0	21.12.2011	37	0	21.12.2011
7	0	21.12.2011	38	0	21.12.2011
8	0	21.12.2011	39	0	21.12.2011
9	0	21.12.2011	40	0	21.12.2011
10	0	21.12.2011	41	0	21.12.2011
11	0	21.12.2011	42	0	21.12.2011
12	0	21.12.2011	43	0	21.12.2011
13	0	21.12.2011	44	0	21.12.2011
14	0	21.12.2011	45	0	21.12.2011
15	0	21.12.2011	46	0	21.12.2011
16	0	21.12.2011	47	0	21.12.2011
17	0	21.12.2011	48	0	21.12.2011
18	0	21.12.2011	49	0	21.12.2011
19	0	21.12.2011	50	0	21.12.2011
20	0	21.12.2011	51	0	21.12.2011
21	0	21.12.2011	52	0	21.12.2011
22	0	21.12.2011	53	0	21.12.2011
23	0	21.12.2011	54	0	21.12.2011
24	0	21.12.2011	55	0	21.12.2011
25	0	21.12.2011	56	0	21.12.2011
26	0	21.12.2011	57	0	21.12.2011
27	0	21.12.2011	58	0	21.12.2011
28	0	21.12.2011	59	0	21.12.2011
29	0	21.12.2011	60	0	21.12.2011
30	0	21.12.2011	61	0	21.12.2011
31	0	21.12.2011	62	0	21.12.2011

INDICE

GLOSSARIO ACRONIMI	6
PREFAZIONE DELL'ACCOUNTABLE EXECUTIVE.....	7
CAPITOLO 1	8
INTRODUZIONE	8
CAPITOLO 2	10
IL CONTESTO ISTITUZIONALE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA.....	10
2.1 Italia quale Stato contraente dell'ICAO.....	10
2.2 Ruoli e funzioni delle autorità istituzionali del sistema dell'aviazione civile	12
2.3 L'Unione Europea, l'EASA e la regolazione europea della <i>safety</i> ...	16
CAPITOLO 3	20
SAFETY POLICY E OBIETTIVI DI SICUREZZA DELLO STATO.....	20
3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di sicurezza per l'aviazione civile.....	20
3.2 La policy italiana in tema di sicurezza per l'aviazione civile. Gli obiettivi strategici per la <i>safety</i>	24
3.4 Il ruolo degli <i>stakeholder</i> pubblici e privati del settore aeronautico..	28
3.5 Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea	30
3.7 Definizione dei livelli accettabili di sicurezza (ALoS)	31
3.8 Il Continuous Monitoring Approach (CMA)	32
CAPITOLO 4	33
SAFETY RISK MANAGEMENT IN ITALIA	33

4.1	L'implementazione dello <i>State Safety Programme</i>	33
4.2	L'ENAC <i>Safety Plan</i>	34
4.3	L'ENAC <i>Safety Risk Management</i> : identificazione degli <i>hazard</i> e analisi dei <i>safety risk</i>	35
4.4	I requisiti di sicurezza per gli SMS delle organizzazioni che operano nel settore aeronautico	36
4.5	<i>Safety performances</i> delle organizzazioni: l'approvazione degli ALoS delle organizzazioni medesime.....	38
4.6	L'implementazione del SMS da parte dei fornitori di servizi del settore aeronautico: l'approccio per fasi e le 4 fasi raccomandate dall'ICAO.	40
4.7	La gestione del cambiamento.....	40
CAPITOLO 5		41
SAFETY ASSURANCE.....		41
5.1	<i>Safety Oversight</i>	41
5.2	Sorveglianza aeromobili	42
5.3	<i>Safety data collection, analysis and exchange</i>	45
CAPITOLO 6		48
LA PROMOZIONE DELLA SAFETY IN ITALIA		48
6.1	La formazione del personale ENAC	48
6.2	La comunicazione e la diffusione verso l'esterno delle informazioni di sicurezza	49
6.3	Gli accordi tra Autorità e <i>stakeholder</i>	51
6.4	Iniziative e entità di promozione della cultura della <i>safety</i>	52
6.5	Workshop e partecipazione a contesti internazionali di promozione della sicurezza.....	53
Allegato 1: Protocollo d'intesa ENAC/ANSV.....		55
Allegato 2: Elenco della normativa europea sulla sicurezza aeronautica		60
Allegato 3: Provvedimento di designazione <i>dell'Accountable Executive</i> per lo <i>State Safety Programme</i> dell'Italia		62

GLOSSARIO ACRONIMI

ADREP	ICAO Accident/Incident Data Report
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
ALoS	Acceptable Level of Safety
AM	Aeronautica Militare
ANSP	Air Navigation Service Provider
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
ATM	Air Traffic Management
EASA	European Aviation Safety Agency
CE	Commissione Europea
CMA	Continuous Monitoring Approach
EASP	European Aviation Safety Programme
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System
eE-MOR	Electronic ENAC Mandatory Occurrences Reporting
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	Società Nazionale per l'Assistenza al Volo
ESSI	European Strategic Safety Initiative
EU	European Union
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation
FDM	Flight Data Management
GA	General Aviation
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IR	Implementing Rule
JAA	Joint Aviation Authorities
MIT	Ministero Infrastrutture e Trasporti
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SANA	Safety Aircraft of National Aircraft
SAR	Search and Rescue
SARPs	ICAO Standards Recommended Practices and Procedures
SES	Single European Sky
SMS	Safety Management System
SSP	State Safety Programme
USOAP	ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme
VVF	Vigili del Fuoco

PREFAZIONE DELL'ACCOUNTABLE EXECUTIVE

La **safety**, intesa come insieme coerente di attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato, costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale di aviazione civile.

Difatti, anche a livello internazionale, l'ICAO ha previsto, nelle ultime revisioni degli annessi 1, 6, 11, 13 e 14, l'obbligo **per gli Stati membri** di elaborare uno **State Safety Programme**, fornendo altresì indicazioni sui contenuti essenziali nel DOC 9859.

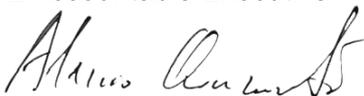
La stesura di uno State Safety Programme per l'Italia costituisce sicuramente una sfida inedita per le Autorità che ne sono coinvolte: il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale del Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), che per la prima volta devono congiuntamente definire priorità e strategie nel governo del sistema di aviazione civile ai fini del raggiungimento e del mantenimento di un accettabile livello di sicurezza.

In tale ottica, poiché è l'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, l'unica autorità di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nel sistema dell'aviazione civile in Italia, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato il sottoscritto quale *Accountable Executive* per lo *State Safety Programme* italiano.

Il presente Programma di Sicurezza evidenzia in modo univoco l'assetto istituzionale di governo del sistema di aviazione civile presente in Italia, che contempla più entità che comunque collaborano e lavorano in sintonia per il raggiungimento dell'obiettivo comune della *Safety*.

Nel contempo, vi sono chiaramente definiti i rapporti dell'Italia con le autorità europee come la Commissione e l'EASA, anche in termini di collaborazione istituzionale, nonché la relazione tra lo *State Safety Programme* italiano, l'*European Aviation Safety Programme* proposto dalla Commissione Europea e l'*European Aviation Safety Plan* elaborato dall'EASA.

L'Accountable Executive



Alessio Quaranta
Direttore Generale dell'ENAC

Roma, 21 dicembre 2011

CAPITOLO 1

INTRODUZIONE

Gli ultimi aggiornamenti degli standard e delle pratiche raccomandate contenuti negli Allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago ICAO richiedono agli Stati contraenti di predisporre uno *State Safety Programme* (SSP) al fine di definire e mantenere un livello accettabile della sicurezza aeronautica (*Acceptable Level of Safety* - ALoS). Tenuto conto che per i prestatori di servizi l'obbligo è quello di definire ed applicare un *Safety Management System*, può ben dirsi che lo *State Safety Programme* altro non sia che il sistema di gestione della *safety* da parte di ciascuno Stato.

Lo *State Safety Programme* è l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza.

Il termine accettabile presuppone che il livello di sicurezza sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato.

Una volta stabilito un accettabile livello di sicurezza lo Stato membro deve utilizzarlo, come esplicitamente stabilito dagli standard ICAO, per verificare le prestazioni dell'intero Sistema di Aviazione Civile.

Stabilire un accettabile livello di sicurezza e quindi un programma di raggiungimento dello stesso, porta a integrare l'attuale impostazione di gestione della sicurezza, basata sulla rispondenza ai regolamenti (*compliance-based*), con un approccio basato sulle prestazioni dell'intero sistema (*performance-based*).

Il presente *State Safety Programme* prevede sia contenuti prescrittivi che elementi più propriamente attinenti alla *performance* per la gestione della *safety* ed è articolato su quattro elementi chiave:

- Policy ed obiettivi della *safety*
- Gestione del rischio nella *safety*
- Garanzia della *safety*
- Promozione della *safety*.

In tale prospettiva, il presente documento vuole poter garantire il monitoraggio ed il contesto di governo nell'ambito del quale tutti i prestatori di servizi possano definire, applicare e mantenere il proprio *Safety Management System*, atteso che l'Autorità competente, ossia l'ENAC, deve a sua volta esercitare le funzioni di approvazione e controllo sul SMS di tali prestatori di servizi.

Vale la pena ricordare in proposito che il *Safety Management System* è un sistema di gestione orientato a definire e misurare le prestazioni relative alla sicurezza, in rapporto ad un obiettivo fissato dall'organizzazione.

Attualmente, utilizzato nei settori industriali più avanzati, esso consente di mantenere costante nel tempo il rapporto tra le grandezze che esprimono la protezione e la produzione di un sistema. In tal modo è possibile evitare il verificarsi di situazioni indesiderate, come ad esempio gli incidenti o le perdite economiche.

L'Aviazione Civile è, senza dubbio, uno dei settori industriali più influenzati dall'evoluzione tecnologica e dalla crescita di mercato. Il *Safety Management System*, di conseguenza, può offrire rilevanti opportunità di sviluppo e miglioramento.

Difatti, in una accezione piuttosto ampia, il *Safety Management System* può essere definito come un approccio sistematico nella gestione dei rischi di *safety*, comprendendo in tale accezione gli elementi organizzativi, le politiche e le procedure in essere. Il SMS si fonda sull'assunto che la *safety* può essere perseguita attraverso sistemi strettamente interconnessi, piuttosto che attraverso processi o pratiche isolate.

L'attività di regolazione nel settore della *safety* per l'aviazione civile si basa su un approccio quanto mai ampio che comprende la pianificazione e la definizione delle responsabilità a livello organizzativo, oltre che la fissazione di adeguati standard tecnici.

In tale prospettiva, anche l'Unione europea, a sua volta, ha da tempo riconosciuto e ribadito come, tenuto conto della suddivisione di funzioni e compiti tra l'Unione europea e gli Stati Membri, sia necessario definire un *European Aviation Safety Programme* (EASP) che sia complementare ai singoli *Safety Programme* degli Stati membri UE e che comprenda le funzioni trasferite alla UE.

A tale proposito il 25 ottobre 2011 la Commissione Europea ha pubblicato la prima versione dell'*European Aviation Safety Programme*, quale *Commission Staff Working Paper*, istituzionalizzando a livello europeo l'impostazione di *Safety Management* per gli Stati membri indicata dall'ICAO, ampliando tali concetti in modo da comprendere tutti gli aspetti correlati alla *safety* nel sistema di aviazione civile e non solo quelli di stretta competenza EASA, come la definizione e l'aggiornamento della *safety list*, le procedure di infrazione, etc.

Lo sviluppo del presente *State Safety Programme* si è uniformato allo schema fornito dall'ICAO, ovviamente aggiornandolo con la realtà organizzativo-istituzionale presente nel nostro Paese, tenendo altresì conto della circostanza, sopra argomentata, che l'Italia è membro dell'Unione europea.

CAPITOLO 2

IL CONTESTO ISTITUZIONALE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA

2.1 Italia quale Stato contraente dell'ICAO

L'ICAO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite con competenza primaria in materia di normativa sull'aviazione civile, nata per promuovere la sicurezza e lo sviluppo dell'aviazione civile nel mondo.

L'ICAO è stata fondata nel 1947, con sede a Montreal, dopo la ratifica il 7 dicembre 1944 da parte di 52 Paesi aderenti, della "Convenzione Internazionale sull'Aviazione Civile", denominata comunemente Convenzione di Chicago.

L'Italia ha aderito alla Convenzione di Chicago con atto del 31 ottobre 1947, entrato in vigore il successivo 30 novembre. Il provvedimento che ha approvato e reso esecutivo l'accordo è il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616 ratificato con legge 17 aprile 1956, n.561. Con il DPR n.461 del 4 luglio 1985 sono stati recepiti nell'ordinamento nazionale i principi generali contenuti negli Annessi ICAO.

L'art. 690 del Codice della Navigazione prevede specificatamente che al recepimento degli Allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago si provvede in via amministrativa per le singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti dal richiamato DPR n.461/1985, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

L'Assemblea Generale è il massimo organo direttivo dell'Organismo mentre l'organo esecutivo è rappresentato dal Consiglio, composto da 36 membri e rinnovato ogni tre anni in occasione delle Assemblee Generali.

Lo Stato italiano, come ogni altro Stato che abbia aderito alla "Convenzione Internazionale sull'Aviazione Civile", si è così impegnato a raggiungere il più alto grado possibile di uniformità nei regolamenti, standard, procedure e organizzazione per il miglioramento della sicurezza, regolarità ed efficienza del trasporto aereo.

Esso si è impegnato altresì ai sensi dell'art. 38 della Convenzione, a notificare all'ICAO le differenze tra la regolamentazione nazionale e gli standard e le procedure stabiliti dall'ICAO.

L'Italia è sempre stata membro del Consiglio e nel corso della 37^a Assemblea Generale è stata confermata nella prima fascia, comprendente 11 Stati contraenti, riaffermando, pertanto, un ruolo leader tra le Nazioni aeronauticamente più avanzate.

2.2 Ruoli e funzioni delle autorità istituzionali del sistema dell'aviazione civile

- **Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti**

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività dell'ENAC, in virtù di quanto previsto dall'art. 687 del Codice della Navigazione, dall'art. 1 del D.L. n. 237/2004, convertito con legge 265/2004, e dell'art. 11 del d. lgs. 250/97.

In particolare, compete al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti vigilare che le attività dell'ENAC siano conformi alle proprie finalità pubblico-istituzionali, e che esse si attuino con criteri di efficacia, efficienza, economia e sicurezza, nel rispetto delle direttive generali impartite ed in conformità agli impegni assunti con il Contratto di Programma stipulato con l'Ente.

I rapporti con ENAV S.p.A., fornitore dei servizi di navigazione aerea, sono regolati dai contratti di programma e di servizio nel rispetto di quanto previsto dal D.L. n. 237/2004, convertito con legge 265/2004, e dalla legge 665/1996.

L'attività del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti comprende anche l'approvazione delle proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, oltre all'emanazione delle direttive generali per la programmazione dell'attività dell'Ente, nonché gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria.

Il Ministro dispone, inoltre, il riesame o l'annullamento delle delibere, emanate dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, di rilevante contenuto strategico o programmatico, in particolare nei casi di contrasto con gli indirizzi di politica generale del Governo o con le disposizioni contenute nel Contratto di Programma.

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti svolge le funzioni di supporto all'attività del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per il settore dell'aviazione civile e contribuisce a sostenere lo sviluppo e la salvaguardia della *safety* nell'ambito del trasporto aereo favorendo, inoltre, la collaborazione tra le istituzioni coinvolte negli aspetti connessi alla *safety* sia per le necessità di adeguamento normativo, sia per la risoluzione di problematiche specifiche, ponendosi anche in qualità di referente per gli orientamenti generali nel settore dei trasporti.

Tale contributo viene attuato non solo attraverso le attività specifiche di indirizzo e vigilanza in materia aeronautica, sicurezza aerea e aeroportuale o sulla qualità del trasporto aereo, ma anche attraverso l'attuazione delle politiche generali di sviluppo nel

settore dei trasporti e delle infrastrutture, attraverso una sinergia che interessi opportunamente tutte le istituzioni coinvolte nei processi di sviluppo ed adeguamento dell'impianto regolatorio e normativo, che sottende al settore del trasporto aereo civile, ma anche allo sviluppo generale della mobilità.

Le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sugli Enti e Società di settore trovano fondamento anche nella stipula dei Contatti di Programma, che sono da considerarsi tra gli strumenti fondamentali attraverso i quali il Ministero attua tali funzioni.

La disciplina generale del settore dell'aviazione civile avviene anche attraverso il recepimento della normativa comunitaria di settore, anche attraverso i necessari atti legislativi, o la stipula di accordi internazionali o intergovernativi che riguardino l'attuazione di determinate politiche di indirizzo. La programmazione in materia di aeroporti e sistemi aeroportuali, quali la valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali, viene effettuata anche in riferimento agli orientamenti comunitari del settore dell'aviazione civile mirate alla razionalizzazione della rete aeroportuale europea ed alla salvaguardia del diritto alla mobilità dei cittadini.

- **Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile**

Il Ministero dell'Interno concorre alla gestione della *safety* nell'ambito del trasporto aereo civile quale istituzione cui è affidata in Italia la competenza in tema di prevenzione incendi. Le attività connesse, esercitate attraverso il Dipartimento ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.), sono disciplinate dal d. lgs. 8 marzo 2006, n. 139 "Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco".

Nello stesso d.lgs. (artt. 13 e 14) è specificato che la prevenzione incendi è la funzione di preminente interesse pubblico diretta a conseguire gli obiettivi di sicurezza della vita umana e di tutela dei beni e dell'ambiente attraverso la promozione, lo studio, la predisposizione e la sperimentazione di norme, misure, provvedimenti, accorgimenti e modi di azione intesi ad evitare l'insorgenza di un incendio o a limitarne le conseguenze.

Tra le attività di prevenzione incendi sono in particolare comprese: l'elaborazione di norme, le attività di formazione, di addestramento del personale e le relative attestazioni di idoneità, nonché la vigilanza sull'applicazione delle norme stesse.

Riguardo ai Servizi antincendio in ambito aeroportuale l'art. 690 del Codice della Navigazione, dedicato al recepimento degli Annessi alla Convenzione di Chicago, prevede al terzo comma che sia l'ENAC a determinare le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità di tali Servizi.

Nello stesso comma è inoltre precisato che restano comunque attribuite al C.N.VV.F. le competenze di regolamentazione tecnica definite dalla legge n. 930 del 23 dicembre 1980, "Norme sui servizi antincendio negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del C.N.VV.F.". Tale legge, come modificata anche dal citato d.lgs. 8 marzo 2006 n. 139, prevede infatti che il C.N.VV.F. predisponga l'elaborazione e l'aggiornamento della normativa nazionale in materia di prevenzione ed interventi aeroportuali, ivi comprese la dotazione minima di personale e la consistenza e le caratteristiche dei mezzi da adibire al Servizio di soccorso e lotta antincendio, la definizione dei requisiti di idoneità e capacità tecnica del personale, le modalità per il conseguimento delle relative abilitazioni.

In particolare, l'articolo 26 del d.lgs. 8 marzo 2006 n. 139 prevede relativamente alle abilitazioni che, ferme restando le disposizioni del Codice della Navigazione, con decreto del Ministro dell'interno siano disciplinate le modalità per l'istituzione del Servizio, nonché fissati i requisiti e le caratteristiche per il suo svolgimento e le procedure per il rilascio delle abilitazioni previste dalla legge n. 930 del 23 dicembre 1980.

Le abilitazioni sono rilasciate dal Ministero dell'Interno/C.N.VV.F. secondo le previsioni del Decreto del Ministro dell'interno 2 aprile 1981.

- **Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ENAC**

Ai sensi del Codice della Navigazione (art. 687), L'Ente nazionale per l'aviazione civile, ENAC, nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche.

Inoltre, nei rapporti con i maggiori organismi sovranazionali (ICAO, Unione europea, ECAC, EASA) è accreditato quale Autorità competente per la sicurezza dell'Aviazione Civile.

L'ENAC, istituito con il d.lgs n. 250 del 25 luglio 1997 esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC) - salvo quelle attribuite al Dipartimento dell'Aviazione Civile-, al Registro Aeronautico Italiano (RAI) e all'Ente Nazionale della Gente dell'Aria (ENGA). Esso è dotato di poteri di normazione, di certificazione, controllo, autorizzazione, ispezione e sanzione.

È un ente pubblico non economico, dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rientra nelle funzioni dell'ENAC l'elaborazione ed emissione della regolamentazione tecnica nel settore dell'aviazione civile in ambito nazionale.

L'ENAC cura i rapporti con enti ed organizzazioni internazionali, operanti nel settore dell'aviazione civile e garantisce la rappresentanza con unità operative presso le organizzazioni internazionali anche su delega del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ENAC inoltre partecipa anche su delega del Ministro, alle attività nazionali ed internazionali, comprese quelle inerenti alla predisposizione degli accordi internazionali ed alla elaborazione della normativa di adeguamento ai principi e alle disposizioni internazionali nelle materie di competenza dell'Ente.

L'Ente ha la sede centrale a Roma; la sua struttura territoriale comprende le Direzioni Operazioni di Torino, Milano, Venezia, Roma e Napoli e 19 Direzioni Aeroportuali, ubicate nei maggiori aeroporti nazionali.

- **Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo – ANSV**

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è stata istituita con il d.lgs 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994. Essa si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. Come tale è un'autorità pubblica posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato, così come richiesto dalla citata direttiva comunitaria 94/56/CE, oggi sostituita dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010.

In virtù delle disposizioni di legge – d.lgs n. 66/1999, del 25 febbraio 1999, e successive modificazioni apportate dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010- all'ANSV sono demandati i seguenti compiti:

- svolgere, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza; lo scopo delle inchieste in questione è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi. Le inchieste di sicurezza hanno quindi unicamente finalità di prevenzione;
- svolgere attività di studio e di indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.

Con il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, all'ANSV è stato attribuito anche il compito di istituire e gestire il "Sistema di segnalazione volontaria" sugli eventi aeronautici (*voluntary reporting*), di cui alla direttiva comunitaria 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

2.3 L'Unione Europea, l'EASA e la regolazione europea della *safety*

In ambito europeo, il sistema di sicurezza dell'aviazione civile è fondato su una stretta collaborazione tra la Commissione Europea, l'EASA, EUROCONTROL, le autorità dell'aviazione civile degli Stati membri, fino a comprendere anche le case produttrici di aeromobili, le compagnie aeree ed ogni altro soggetto che opera nel mercato unico dell'aviazione.

Il fondamento di tale sistema è costituito da un insieme ordinato di regole comuni sulla *safety* che sono direttamente applicabili in modo uniforme in ambito europeo. Queste regole comuni in materia di Sicurezza, che si applicano sia agli operatori economici che alle Autorità di aviazione civile, costituiscono il fondamento per le attività di certificazione iniziale e di sorveglianza di tutte le imprese coinvolte nelle attività di aviazione civile del mercato interno europeo.

Inoltre ogni aeromobile, europeo e non, può essere soggetto a controlli tecnici su un qualsiasi aeroporto in Europa. Tali controlli denominati "ispezioni di rampa", sono svolti sulla base di programmi di campionatura che individuano le priorità derivanti da una particolare attenzione a quelle compagnie che abbiano in precedenza evidenziato lacune in termini di *safety*. Le non conformità ai requisiti di sicurezza identificate durante tali ispezioni possono comportare la restrizione o, nella peggiore delle ipotesi, l'interdizione delle operazioni nello spazio aereo europeo. In modo analogo, la Commissione Europea monitora le *performance* di sicurezza dei vettori nel resto del mondo ed informa i cittadini europei su ogni potenziale rischio di sicurezza.

- **Agenzia europea per la sicurezza aerea - EASA**

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea - EASA è la protagonista principale della strategia dell'Unione europea nel campo della sicurezza aerea. La missione dell'Agenzia è quella di promuovere i massimi livelli comuni di sicurezza e di protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile.

L'EASA parte dalla constatazione per cui il trasporto aereo è diventato la forma più sicura per viaggiare. Poiché il traffico aereo continua ad incrementare, si rende necessaria un'iniziativa comune a livello europeo per mantenere il trasporto aereo sicuro e sostenibile. Mentre le autorità nazionali continuano ad eseguire la maggior parte delle pratiche di tipo operativo, quali la certificazione dei singoli aeromobili o l'abilitazione all'esercizio della professione ai piloti, all'Agenzia spetta l'elaborazione di norme di sicurezza e ambientali comuni a livello europeo. Essa monitora l'applicazione degli standard tramite ispezioni negli Stati membri e fornisce il *know how*, offre la formazione e conduce la ricerca necessaria.

2.4 L'attività investigativa sugli incidenti e inconvenienti

L'indagine sugli incidenti aeronautici si può definire un processo condotto a fini di prevenzione degli infortuni che comprende la raccolta e l'analisi delle informazioni, la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza (ICAO Annesso 13).

L'unico obiettivo delle indagini di un incidente o inconveniente grave è la prevenzione di questi eventi indesiderati, più che l'attribuzione di colpe o responsabilità. L'esito dell'indagine è incentrato quindi sulla determinazione dei pericoli e dei rischi.

Il modo in cui viene condotta l'indagine, inoltre, influenza in modo notevole la cultura globale della sicurezza nell'organizzazione che fornisce i servizi aerei.

Di conseguenza, al fine di adempiere a questa alta responsabilità in modo efficace ed imparziale lo Stato ha creato un organismo investigativo specializzato, pienamente indipendente dagli enti regolatori e fornitori di servizi aerei in modo da essere in grado di esaminare nel modo più libero ed obiettivo anche le possibili carenze nella normativa dello Stato e nei piani di sicurezza sia statali che delle organizzazioni aeronautiche.

In conclusione lo Stato, conformemente alle linee guida dell'Annesso 13 ICAO e alle disposizioni della normativa europea per le inchieste sugli incidenti aeronautici, mantiene l'indipendenza dell'organizzazione investigativa dalle altre organizzazioni statali al fine di rendere più autonoma ed efficace l'attività di investigazione degli incidenti ed inconvenienti, con il solo obiettivo di prevenirli senza stabilire colpe o responsabilità. Tale attività investigativa è di supporto al *Management* della *safety* nello Stato.

La materia relativa alle inchieste e la prevenzione di incidenti ed inconvenienti aeronautici in Italia è regolata dal d.lgs. n. 66/1999, istitutivo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e dal Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 Ottobre 2010 .

In particolare l'art. 3 del citato d.lgs. n. 66/1999 afferma che l'ANSV conduce le inchieste tecniche di cui all'art. 826 del Codice della Navigazione, come modificato dallo stesso decreto legislativo, su incidenti e inconvenienti gravi occorsi sul territorio italiano, con il solo obiettivo di prevenire tali accadimenti ed escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità .

Analogamente, l'art. 5 del Regolamento Europeo sopra citato stabilisce che ogni incidente o inconveniente grave, negli ambiti e secondo le procedure indicate nello stesso Regolamento, è sottoposto ad un'inchiesta denominata "inchiesta di sicurezza" nello Stato membro UE nel cui territorio l'incidente o l'inconveniente grave si sia verificato.

A conclusione delle inchieste di sicurezza l'ANSV ha la facoltà, sulla base dei dati emersi, di emanare raccomandazioni di sicurezza ai fini della prevenzione di incidenti ed inconvenienti.

Per raccomandazione di sicurezza si intende una proposta dell'autorità investigativa, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta o da altre fonti come studi in materia di sicurezza, a fini di prevenzione di *safety*.

Le raccomandazioni di sicurezza vengono indirizzate alle Autorità competenti, quali l'ENAC, per l'emanazione, qualora la raccomandazione venga recepita, di provvedimenti diretti a salvaguardare e migliorare la sicurezza del volo.

L'ENAC, attraverso le sue strutture tecniche, valuta il contenuto delle raccomandazioni ed il loro eventuale recepimento, cui fa seguito, in quest'ultimo caso, la definizione dei provvedimenti correttivi.

La posizione assunta dall'ENAC, in merito alla singola raccomandazione di sicurezza, è contenuta nel modello *Follow-Up Action On Occurrence Report* (FACTOR), che viene pubblicato sul sito www.enac.gov.it per la consultazione esterna.

Il modello FACTOR viene emesso per ogni evento per il quale siano state prodotte raccomandazioni di sicurezza: contiene i dati identificativi dell'evento, una sua sintetica descrizione e, per ogni raccomandazione di sicurezza indirizzata all'ENAC, i provvedimenti assunti ed il relativo stato di implementazione, che determina lo stato del FACTOR, che può essere classificato "aperto" o "chiuso", a seconda che la raccomandazione necessiti o meno di azioni correttive che devono essere pienamente implementate e monitorate.

Il monitoraggio, in ottemperanza al comma 4 del Regolamento Europeo n. 996/2010, viene fatto dalla stessa struttura che cura l'emanazione del FACTOR e che a tale proposito controlla i progressi delle azioni correttive adottate in risposta alle raccomandazioni ricevute. A chiusura avvenuta la struttura provvede all'aggiornamento del FACTOR e ne richiede la pubblicazione aggiornata sul sito web www.enac.gov.it.

Oltre all'attività investigativa dell'ANSV, i regolamenti ENAC per la disciplina dei lanci paracadutistici e le inchieste relative ad incidenti/inconvenienti paracadutistici gravi prevedono l'istituzione di team investigativi composti da membri qualificati dell'ENAC e da componenti esterni designati dall'Associazione Istruttori di Paracadutismo.

Questi team investigativi, nominati con provvedimento del Direttore Generale dell'Ente, producono delle Relazioni d'Inchiesta a cui seguono vere e proprie Raccomandazioni di Sicurezza ENAC per lo svolgimento in regolarità e sicurezza dell'attività paracadutistica nel territorio nazionale.

- **Il protocollo d'intesa ENAC-ANSV**

Nell'ambito delle rispettive attribuzioni, ANSV ed ENAC hanno stipulato, sin dal 2003, un protocollo d'intesa che ne coordina l'azione in presenza di un evento aeronautico che comporti l'apertura di un'inchiesta di sicurezza ad opera dell'ANSV (Allegato1).

In particolare, il protocollo stabilisce le modalità di interazione fra i due enti nelle fasi di comunicazione dell'evento ed apertura inchiesta, nonché le procedure operative e di collaborazione istituzionale fra gli stessi, ivi incluse le attività di trasmissione della relazione finale d'inchiesta e le azioni da intraprendere in presenza di raccomandazioni di sicurezza, così come l'istituzione di incontri tecnici ed eventuali gruppi di lavoro per l'approfondimento di tematiche di comune interesse.

2.5 L'attività di ricerca e soccorso – S.A.R.

In Italia, il servizio di ricerca e soccorso (SAR) per l'Aviazione Civile è assicurato:

- dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ai sensi dell'art.830 del Codice della Navigazione;
- dall'Aeronautica Militare (Sezione SAR/RCC di Poggio Renatico e Gruppo/Centri C/SAR) che fornisce concorso in caso di sinistro aeronautico civile, unitamente alle altre Amministrazioni dello Stato, essendo l'unica Forza Armata che dispone di un'organizzazione in grado di garantire le funzioni di RCC aeronautico

CAPITOLO 3

SAFETY POLICY E OBIETTIVI DI SICUREZZA DELLO STATO

3.1 Il quadro normativo vigente in Italia in tema di sicurezza per l'aviazione civile

3.1.1 Premessa

Il quadro normativo nazionale, in linea con le norme internazionali e comunitarie, definisce le modalità con le quali lo Stato gestisce la sicurezza del trasporto aereo nel comparto dell'aviazione civile.

Sono contemplate, in particolare, la partecipazione delle organizzazioni nazionali alle attività connesse al raggiungimento e mantenimento di adeguati livelli di sicurezza nonché l'individuazione dei compiti, delle responsabilità e delle correlazioni tra le organizzazioni stesse.

L'assetto della normativa nazionale in tema di *safety* non può prescindere dal contesto e dall'impianto normativo comunitario e internazionale.

3.1.2 Normativa internazionale

Il carattere di predominante internazionalità del trasporto aereo ha favorito lo sviluppo di una disciplina a livello mondiale basata su standard e pratiche raccomandate contenute negli Allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago, che nel 1944 ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), massima autorità in ambito normativo-regolamentare del settore aeronautico internazionale.

Ogni Stato, che ha ratificato la Convenzione, si è impegnato a raggiungere il più alto grado possibile di uniformità nei regolamenti, standard, procedure e organizzazione per il miglioramento della sicurezza, regolarità ed efficienza del trasporto aereo. In questa prospettiva, l'art. 44 della Convenzione stabilisce gli specifici obiettivi che l'ICAO si prefigge di raggiungere attraverso lo svolgimento della propria attività istituzionale.

Al fine di offrire agli Stati contraenti uno strumento per far fronte all'impegno sottoscritto, l'ICAO provvede anche alla stesura e all'aggiornamento periodico degli Annessi alla Convenzione, contenenti standard, la cui applicazione è ritenuta

necessaria, e pratiche raccomandate ovvero misure la cui uniforme applicazione è ritenuta auspicabile. L'art. 38 della Convenzione richiede che gli Stati contraenti notifichino all'ICAO le differenze tra la regolamentazione nazionale e gli standard e le pratiche raccomandate stabiliti dall'ICAO.

A seguito della recente riforma della Parte Aeronautica del Codice della Navigazione, lo Stato italiano ha introdotto nell'ordinamento nazionale, con l'art. 690, una specifica disposizione per il recepimento degli Annessi alla Convenzione stabilendo in proposito che:

“Al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa per le singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Con le stesse modalità di cui al primo comma si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi, nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi.”

3.1.3 Normativa comunitaria

L'Unione europea ha negli ultimi decenni rivolto una sempre maggiore attenzione al trasporto aereo, emanando norme, finalizzate alla creazione di un unico mercato del trasporto aereo, che vanno ad incidere sulle normative nazionali degli Stati Membri.

A) La Comunicazione della Commissione Europea sul SMS per l'Europa

Più di recente, con specifico riferimento alle tematiche connesse al *Safety Management System*, la Commissione Europea ha adottato una Comunicazione per impostare un SMS a livello europeo.

Tale comunicazione ha come obiettivi, tra gli altri:

- il supporto dell'obiettivo, delineato nel Libro Bianco dei Trasporti del 2011, di implementare la *Safety Performance* dell'aviazione europea ad un livello pari o superiore a quello dei migliori standard mondiali;
- la descrizione puntuale di come ciò può essere raggiunto, attraverso ulteriori elementi che si basano su concetti di *safety* proattiva, di valutazione del rischio, etc, che si aggiungono all'attuale impostazione europea di *safety*.

Infine, tale comunicazione si configura come veicolo per formalizzare pubblicamente il primo *European Aviation Safety Programme*.

B) L'European Aviation Safety Programme (EASP)

L'EASP, introdotto come *Commission Staff Working Paper*, è il primo *Safety Programme* regionale esistente al mondo, con le seguenti caratteristiche fondamentali:

- descrive le modalità con cui la *safety* è gestita a livello europeo;
- valorizza e supporta i *Safety Programme* degli Stati Membri;
- necessiterà di costanti aggiornamenti ad ogni evoluzione del sistema;
- è un prodotto della Commissione Europea piuttosto che dell'EASA, poiché copre tutti gli aspetti della *safety* nel sistema di aviazione civile e non solo quelli di competenza dell'Agenzia Europea (es. *Safety list*, procedure di infrazione, etc)

C) Il Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), obbliga gli Stati Membri dell'Unione Europea ad adottare regole comuni nel settore dell'aviazione civile aventi come scopo il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza e compatibilità ambientale nonché il libero scambio di merci, prodotti e servizi.

Il Regolamento sopra richiamato, correntemente richiamato come "Regolamento di Base" (*Basic Regulation*), nel definire gli obiettivi da perseguire stabilisce, inoltre, che le modalità attuative vengano dettagliate in Regolamenti di secondo livello: le "Regole di attuazione" (*Implementation Rules*), adottati dalla Commissione Europea.

D) Le Implementing Rules (IRs) sono costituite da un articolato che stabilisce il campo di applicazione delle regole, le relative modalità attuative, le date di entrata in vigore ed i periodi di transizione con la normativa vigente.

All'articolato sono poi allegati dei documenti chiamati "Parti" (*Parts*), divisi in due sezioni, che dettagliano rispettivamente i requisiti che devono essere soddisfatti dai soggetti aeronautici (sezione A) e le procedure che devono essere seguite dalle Autorità Aeronautiche nazionali (sezione B). I metodi accettabili di rispondenza (le AMC) ed il materiale di guida (GM) relativo ad entrambe le sezioni viene invece pubblicato separatamente sotto forma di "*Decision*" approvata dal Direttore Esecutivo dell'EASA e sono disponibili in un'apposita sezione (*Publications - Agency Measures*) del sito EASA.

E) Inoltre, il Direttore Esecutivo (*Executive Director*) dell'EASA ha il potere di prendere delle "Decisioni" (*Decisions*) che sono rese immediatamente applicabili nei Paesi membri appena vengono pubblicate sul sito internet dell'agenzia: www.easa.europa.eu.

Con la *Decision* n. 2003/8/RM del 23/10/2003 il Direttore Esecutivo dell'EASA ha stabilito infatti che, per il momento, in attesa dell'istituzione della Gazzetta Ufficiale dell'Agenzia, i documenti pubblicati sul sito EASA sono da considerare ufficiali.

F) Con l'ulteriore emendamento al Regolamento di Base, di cui al Regolamento (CE) n. 1108/2009, le competenze dell'EASA sono state estese anche alla regolamentazione della sicurezza degli aeroporti e dei sistemi di gestione e controllo del traffico aereo. Ad oggi sono in corso di definizione/emissione le IRs relative a tali ambiti.

L'EASA, in definitiva, ha avocato a sé alcune funzioni operative che in precedenza erano a completo appannaggio delle Autorità Aeronautiche dei Paesi Membri.

Per le attività la cui responsabilità resta nelle attribuzioni delle Autorità aeronautiche nazionali, l'EASA sviluppa e attiva un ruolo di standardizzazione.

G) In ambito comunitario la Commissione Europea nel 2004 ha avviato, mediante il Regolamento (CE) 549/2004, il programma Cielo Unico Europeo (*Single European Sky – SES*) con l'obiettivo di ridurre la frammentazione che caratterizzava la gestione del traffico aereo in Europa. Tale programma è un insieme di misure, volte anche a soddisfare i fabbisogni futuri in termini di capacità e di sicurezza aerea, che interessano sia il settore civile sia quello militare e riguardano la regolamentazione, l'economia, la sicurezza, l'ambiente, la tecnologia e le istituzioni.

Altri regolamenti comunitari rilevanti ai fini della *safety* sono contenuti nell'allegato n. 2.

3.1.4 Normativa nazionale

La revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione avvenuta con d.lgs. n. 96/2005, e la successiva adozione di disposizioni correttive ed integrative, avvenuta con d.lgs. del 15 marzo 2006, n. 151, hanno innovato e snellito una parte consistente della disciplina codicistica armonizzandola con le normative in vigore in ambito comunitario e con le più recenti novità in quello internazionale.

Oltre al Codice della navigazione, le primarie fonti normative, che regolano la *safety* nel settore dell'aviazione civile in Italia, sono:

1. D.lgs. 250/1997, come integrato dalla legge 265/2004;
2. D.lgs. 66/1999;
3. D.lgs. 213/2006;
4. Regolamento (CE) 216/2008 e Regolamento (CE) 1108/2009;
5. Regolamento (CE) 1702/2003 e 2042/2003;

6. Regolamento (CE) 3922/1991;
7. Regolamento (CE) 549/2004, (CE) 550/2005, (CE) 2096/2005, (CE) 1315/2007;
8. Regolamento (CE) 996/2010.

Per la disciplina delle materie della sicurezza aeronautica che rimangono nella competenza nazionale, l'ENAC emette propri Regolamenti (il Regolamento Tecnico e Regolamenti ad-hoc).

Infine l'ENAC emette Circolari per i vari settori della regolamentazione tecnica, quando riscontra la necessità di specificare le modalità applicative dei Regolamenti o le procedure che i propri interlocutori devono applicare per la rispondenza ai requisiti

Per la consultazione degli atti costituenti il quadro normativo che disciplina gli aspetti di sicurezza dell'aviazione civile si rinvia al sito internet dell'ENAC: www.enac.gov.it.

3.2 La policy italiana in tema di sicurezza per l'aviazione civile. Gli obiettivi strategici per la safety

Come anticipato nell'Introduzione del presente documento, la **Policy** e gli obiettivi di sicurezza costituiscono il primo degli elementi chiave dello *State Safety Programme*.

In particolare la **Safety Policy** indica la visione e le convinzioni dello Stato sul tema della *safety* e ne esplicita l'impegno, tra l'altro, a definire ed attuare specifiche politiche operative basate sui principi del *safety management*, a diffondere e promuovere la cultura della sicurezza, ad assicurare un'adeguata formazione del proprio personale, a dare attuazione ai principi della "*non-blame culture*" nonché ad assicurare l'implementazione dello *State Safety Programme* ed a verificarne l'effettiva attuazione sulla base di definiti indicatori ed obiettivi di sicurezza.

La *Safety Policy* nazionale è descritta compiutamente nel paragrafo seguente.

3.2.1 Safety policy dello stato italiano

La gestione della sicurezza aeronautica (*safety*) nell'ambito del sistema aviazione civile è uno degli impegni maggiormente sentiti dagli Organi di Governo e dalle Autorità italiane. L'Italia, alla stregua di ogni altro Paese aderente all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), deve sviluppare e dare attuazione a strategie finalizzate al raggiungimento e al mantenimento di un livello di sicurezza politicamente e socialmente accettabile attraverso il miglioramento continuo delle attività e dei processi istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza nel rispetto degli standard nazionali, europei ed internazionali.

Il livello accettabile di sicurezza deve essere determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato affinché siano garantite le risorse necessarie alla sua attuazione.

Dall'evoluzione del concetto di *safety* (Doc 9859 dell'ICAO) è scaturita l'esigenza di implementazione di un Sistema di Gestione della Sicurezza (*Safety Management System - SMS*) da parte di tutte le organizzazioni operanti nel settore aereo per l'aviazione civile.

Tale approccio si riflette in un modello organizzativo più evoluto e porta ad integrare l'attuale gestione della sicurezza basata sulla rispondenza ai requisiti regolamentari (*compliance-based*) con una continua valutazione e misurazione delle prestazioni del sistema (*performance-based*).

Di conseguenza il *Safety Management System* è un sistema di gestione idoneo a definire e misurare le *performance* relative alla sicurezza, mantiene costante nel tempo il rapporto tra grandezze che esprimono protezione e produzione del sistema valutando al contempo l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni.

La gestione della *safety* costituisce pertanto parte integrante della gestione organizzativa nel settore dell'aviazione civile ed il raggiungimento e il mantenimento degli standard più elevati rappresenta, per lo Stato italiano, un obiettivo di primaria e strategica importanza, in sintonia con quanto stabilito in materia dall'ICAO e dall'Unione europea.

La politica di gestione della sicurezza è condivisa ed approvata dallo Stato che assume l'impegno di:

- a) partecipare alla definizione di standard internazionali relativi alla *safety* nei consessi preposti;
- b) conformarsi agli standard internazionali di sicurezza e, ove necessario, innalzare gli stessi per renderli più adeguati a trattare eventuali specifiche problematiche di *safety* nazionale;
- c) sviluppare un'attività di regolamentazione, in linea con la normativa comunitaria e internazionale, per la definizione di specifiche politiche operative basate sui principi del *safety management*;
- d) consultare tutti i segmenti dell'industria aeronautica sui temi inerenti allo sviluppo della regolazione in ambito *safety*;
- e) condurre le attività di *safety oversight* per assicurare la verifica dell'attuazione degli standard di sicurezza favorire nei soggetti controllati l'adozione di una filosofia di

gestione della sicurezza basata sull'analisi e la mitigazione del rischio (*Risk Management*);

- f) promuovere e diffondere nell'industria aeronautica la cultura della sicurezza e i concetti e principi del *Safety Management*;
- g) supervisionare l'implementazione del SMS nell'ambito delle organizzazioni aeronautiche, ove richiesto dalla normativa vigente;
- h) dare concreta attuazione all'attività di monitoraggio degli standard di sicurezza attraverso l'implementazione di un efficace sistema di *reporting*;
- i) assicurare la circolazione delle informazioni "*top-down*" e "*bottom-up*" per garantire adeguati livelli di consapevolezza e di impegno ad ogni livello gerarchico (informazione generativa);
- j) interagire efficacemente con le organizzazioni ed i soggetti operanti nell'ambito dell'aviazione civile per la risoluzione di problemi attinenti alla *safety*;
- k) assicurare l'allocatione, nell'ambito delle Autorità preposte, di un numero adeguato di idonee risorse;
- l) definire e mantenere attive le modalità per fornire al personale, a qualunque livello appartenga, un corretto iter formativo finalizzato all'acquisizione di competenza e consapevolezza del ruolo;
- m) assicurare che tutte le attività soggette a sorveglianza raggiungano i più alti standard di sicurezza;
- n) emanare disposizioni per la protezione dei dati di *safety*, dei sistemi di raccolta e di gestione degli stessi, in modo da incoraggiare i singoli a fornire informazioni in tema di *safety*;
- o) assicurare un flusso ed uno scambio continuo di dati sulla "*gestione*" della *safety* tra le Autorità e gli operatori coinvolti;
- p) sviluppare lo *State Safety Programme* e verificarne l'effettiva implementazione sulla base di indicatori ed obiettivi di sicurezza univocamente definiti;
- q) elaborare una *policy* che garantisca la riservatezza delle informazioni acquisite ed assicuri che le stesse non costituiscano mezzo per attuare azioni punitive o per perseguire i sottoscrittori, salvo nei casi di grave negligenza o dolo e di intenzionale scostamento dagli standard di sicurezza.

3.2.2 La *safety policy* dell'ENAC

Tenuto conto del ruolo peculiare svolto dall'ENAC quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, è rilevante in questo contesto riportare gli obiettivi strategici fissati dall'Ente medesimo per la *safety* ed esplicitati all'interno del Piano della Performance 2011-2013 nell'ambito dell'area strategica "Safety" :

- P.01 Aumentare la capacità di gestione della *safety* da parte degli operatori aeroportuali ed aeronautici;
- P.02 Aumentare la efficacia delle regolamentazione per la tutela della *safety*;
- P.03 Ottimizzare le modalità di relazione con le istituzioni territoriali per la tutela della *safety*
- P.04 Migliorare il monitoraggio del livello di *safety* della flotta nazionale;
- P.05 Aumentare l'efficacia della *safety oversight* di ENAC;
- P.06 Aumentare i livelli di sicurezza del sistema *safety* dell'aviazione civile.

Per ciascuna azione strategica, correlata ad un obiettivo strategico, sono stati definiti uno o più obiettivi operativi annuali.

3.3 Le responsabilità gestionali (accountability), amministrative e operative per lo sviluppo, attuazione e mantenimento dello *State Safety Programme*

Lo Stato ha identificato, definito e documentato i requisiti nonché le responsabilità connesse allo sviluppo ed all'implementazione dello *State Safety Programme*.

In particolare:

1. Con Provvedimento n. 0045238 del 13 dicembre 2011 il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha individuato nel Direttore Generale dell'ENAC l'*Accountable Executive* del Programma Nazionale Italiano della Sicurezza Aeronautica (*State Safety Programme - Italy*) - (Allegato 3). Tale funzione assicura l'emissione e l'aggiornamento del Programma, della *Safety Policy* dello Stato nonché il coordinamento di tutte le entità pubbliche e private coinvolte nella sua attuazione.
2. In attuazione del presente documento è costituito un Comitato, i cui membri siano i rappresentanti delle istituzioni coinvolte nell'attuazione del presente *Programme* ed avente quindi il compito di seguire l'aggiornamento e l'implementazione del medesimo, definendo altresì i tempi necessari allo svolgimento di ciascuna attività in esso prevista;
3. È sviluppato un Piano di Formazione finalizzato alla sua acquisizione di concetti e metodi dello SSP e dedicato al personale coinvolto nell'implementazione dello stesso;
4. Sono individuate le modalità per verificare che la *Safety Policy* sia stata compresa, implementata e seguita dalle diverse Istituzioni e a tutti i livelli organizzativi.

3.4 Il ruolo degli *stakeholder* pubblici e privati del settore aeronautico

- **ENAV SpA**

L'ENAV – Società Nazionale per l'Assistenza al Volo è il soggetto a cui lo Stato demanda la gestione ed il controllo del traffico aereo. Essa fornisce servizi di:

- **Controllo del Traffico Aereo:**
 - Controllo di Aeroporto (TWR – *Aerodrome Control Service*)
 - Controllo di Avvicinamento (APP – *Approch Control*)
 - Controllo di rotta (ACC – *Area Control Center*)

- **Progettazione Spazio Aereo:**
Realizzazione di procedure strumentali di volo, definizione ed ottimizzazione dello spazio aereo, sviluppo del sistema di rotte e mappe radar.
- **Informazioni Aeronautiche**
Pubblicazioni AIP ed emissione/aggiornamento dei NOTAM.
- **Meteorologia**
Informazioni meteo, previsioni di aeroporto e segnalazioni di fenomeni meteorologici pericolosi per il volo.
- **Cartografia Aeronautica e Procedure di volo**
Studio e produzione in esclusiva di tutte le procedure per il traffico aereo e le carte aeronautiche (aviazione civile)
- **Radiomisure**
Controlli in volo delle radioassistenze, allo scopo di definire la validità delle indicazioni da queste emesse.
- **Formazione**
Esclusività sulla formazione del personale civile dell'assistenza della navigazione aerea.

La gestione della *Safety* in campo ATM dell'ENAV si costituisce sulla nozione di "molteplici livelli" che comprendono: l'uso di standard approvati dall'ENAC; condivisione delle informazioni; scambio di informazioni da e per le compagnie aeree, sistema di *reporting*; sviluppo ed applicazione di strumenti software per l'automazione dei dati; formazione ed addestramento del personale; valutazione del rischio.

- **Aeronautica Militare**

L'Aeronautica Militare (AM) poiché è fornitrice dei servizi della Navigazione Aerea, erogati al Traffico Aereo Generale all'interno degli spazi aerei di giurisdizione e sugli aeroporti di propria competenza (aeroporti militari aperti al traffico civile, quali Roma Ciampino per esempio), deve essere considerata come "ente fornitore" e pertanto è soggetto alle norme della legislazione comunitaria. A tale proposito l'Aeronautica Militare Italiana mantiene attivo un Sistema di Gestione della Sicurezza dei servizi prestati quale fornitore dei servizi di navigazione aerea, conforme ai Regolamenti Europei.

Nel contesto del Sistema di Gestione della Sicurezza in AM è previsto un "sistema di segnalazione degli eventi ATM"; "investigazione degli eventi ATM"; attività di sorveglianza tecnica; formazione ed informazione al personale degli insegnamenti derivanti dall'investigazioni condotte sugli eventi ATM.

Tramite il Sistema di Gestione della *Safety*, AM provvede inoltre all'individuazione di pericoli, valutazione e mitigazione del rischio ogni qualvolta si introducono innovazioni/modifiche al sistema ATM (o infrastrutture aeroportuali), attraverso misure correttive, allo scopo di abbassare i rischi ad un livello accettabile.

Le segnalazioni che riguardano eventi ATM che coinvolgono l'Aviazione Civile sono riportati ad ENAC e ANSV.

Importante è infine sottolineare l'enorme contributo apportato alla *safety* dalla condivisione di dati ed informazioni tra ENAC, ANSV, IATA, EUROCONTROL e altri prestatori di servizi aeronautici quali gestori aeroportuali e compagnie aeree mediante intese, accordi e protocolli tecnici.

3.5 Piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea

Il piano nazionale delle prestazioni per i servizi della navigazione aerea si sviluppa a livello nazionale, nel rispetto delle disposizioni del regolamento della Commissione Europea n. 691 del 29 luglio 2010.

Il correlato regolamento stabilisce le misure necessarie per migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete per il traffico aereo generale all'interno della regioni EUR e AFI dell'ICAO, dove gli Stati membri sono responsabili della prestazione di servizi di navigazione aerea allo scopo di soddisfare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il regolamento delle prestazioni del cielo unico europeo richiede che tutti gli Stati membri dell'UE si adoperino per sviluppare piani di prestazione nazionali, specificando gli obiettivi di prestazione per il prossimo futuro.

L'ENAC è stata designata come Autorità nazionale di vigilanza ed è responsabile dell'elaborazione del Piano, che è adottato dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e inviato alla Commissione Europea per l'approvazione.

La Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi a livello dell'Unione europea in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del Regolamento (CE) n. 549/2004. Una revisione degli obiettivi a livello dell'Unione europea può portare a una modifica dei piani di prestazione esistenti. Le autorità nazionali di vigilanza e la Commissione monitorano l'attuazione dei piani di prestazione.

L'implementazione attuale copre il primo periodo di riferimento (2012-2014) il quale non prevede l'identificazione di target di prestazione.

Le Autorità Nazionali di Sorveglianza (NSA) riferiscono alla Commissione in merito al monitoraggio effettuato sul piano nazionale almeno una volta all'anno e quando gli obiettivi prestazionali rischiano di non essere conseguiti.

Gli obiettivi si riferiscono alle aree di prestazione “*Key Performance Area*” (KPA) di capacità, di efficienza dei costi per il servizio in rotta, di ambiente e di sicurezza (*safety*). Per ognuna delle aree sopraelencate sono individuati i relativi Indicatori di Prestazione (KPI).

In particolare per l’area “sicurezza” gli indicatori, definiti dal regolamento europeo, sono i seguenti:

- efficienza della gestione della sicurezza
- applicazione della classificazione del livello di “severità”
- promozione della “*Just Culture*”

In termini generali sono applicate le seguenti politiche:

- per i KPI europei ENAC adotta le metriche e le metodologie proposte dalla Commissione europea ed EASA, ma senza un target quantitativo definito;
- per i KPI di sicurezza, si procede al monitoraggio per verificare che le tendenze non mostrino alcun comportamento indesiderato.

3.7 Definizione dei livelli accettabili di sicurezza (ALoS)

Lo *State Safety Programme* è l’insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza ed è finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza sul sistema dell’aviazione civile.

Il termine accettabile presuppone che il livello di sicurezza sia stato determinato, condiviso e sostenuto dallo Stato ed indica l’obiettivo minimo da perseguire in termini di prestazione della sicurezza.

Il livello accettabile di sicurezza è determinato tenendo in considerazione il livello di rischio misurato, l’analisi del rapporto tra costi e benefici associati alle azioni di miglioramento previste, e non ultima, la percezione da parte della comunità pubblica del livello di sicurezza del sistema dell’Aviazione Civile.

Gli elementi chiave che definiscono il livello accettabile di sicurezza sono i seguenti:

- **indicatori di prestazione della sicurezza (KPI):** misura nel breve periodo delle prestazioni di sicurezza di un’organizzazione o settore aeronautico. In genere da esprimersi in valori numerici.

I fondamentali *Safety Performance Indicators* individuati dallo Stato sono:

- Misura della maturità dell’implementazione del SMS nelle organizzazioni dell’aviazione civile italiana

- Livello di promozione della *Just Culture* nelle organizzazioni dell'aviazione civile italiana
 - Rateo degli incidenti aviazione commerciale
 - Rateo inconvenienti aviazione commerciale
 - Rateo incidenti aviazione generale
 - Rateo incidenti/inconvenienti ala rotante
- **target di prestazione della sicurezza:** strategie di lungo termine, espresse come valori obiettivo delle prestazioni di sicurezza di un'organizzazione o settore aeronautico. In genere da esprimersi in valori numerici.
 - **requisiti di sicurezza:** sono strumenti e mezzi che consentono di misurare gli indicatori e di raggiungere i target di prestazione della sicurezza. Esse includono le procedure operative, le tecnologie i sistemi ed i programmi.

In accordo alle indicazioni fornite dall'ICAO in merito alla determinazione degli ALoS, saranno considerati diversi fattori quali il livello di rischio per la sicurezza, il rapporto costi / benefici dei miglioramenti al sistema, le aspettative degli utenti sulla sicurezza. L'ALoS sarà anche commisurato alla complessità dei contesti operativi specifici delle singole organizzazioni e alla loro disponibilità di risorse

3.8 Il Continuous Monitoring Approach (CMA)

L'ICAO, con il fine di monitorare la capacità di uno Stato di assicurare la *Safety Oversight* ha adottato nella sua 37^a Assemblea la Risoluzione A37-5 che ha sancito la transizione dallo *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP) al CMA per assicurare che le informazioni sulle prestazioni in materia di sicurezza degli Stati membri siano rese disponibili agli altri Stati membri ed al pubblico in modo organizzato.

A tale scopo l'ENAC si è strutturato per fornire in modo sistematico, utilizzando i supporti informatici resi disponibili dall'ICAO, le previste informazioni tra le quali le *check list* di rispondenza a *Standard and Recommended Practices* (SARPs) e differenze tra la regolamentazione nazionale e gli Annessi ICAO, aggiornamenti ai questionari e *Protocol Questions* (PQs) predisposti dall'Organizzazione.

CAPITOLO 4

SAFETY RISK MANAGEMENT IN ITALIA

4.1 L'implementazione dello State Safety Programme

L'ICAO ha delineato le quattro fasi che uno Stato deve seguire per implementare lo *State Safety Programme*:

- *Fase 1 – Effettuazione di una “gap analysis” e sviluppo della legislazione nazionale che disciplini il funzionamento del SSP.*

L'ENAC effettua una *gap analysis* in sede di documento attuazione dell'SSP. L'analisi ha lo scopo di individuare le aree in cui sia necessario una nuova legislazione nazionale per la disciplina del funzionamento dello SSP.

- *Fase 2 – Sviluppo di un programma di formazione per il personale dell'autorità dell'aviazione civile.*

L'ENAC ha dato avvio a un programma di formazione sul SMS per il proprio personale. Un aggiornamento del programma è in fase di definizione con lo scopo di fornire formazione di tipo basico, specialistica e ricorrente sul SMS per tutto il personale ispettivo.

- *Fase 3 - Sviluppo di circolari e linee guida concernenti gli SMS per le organizzazioni che operano nel settore aeronautico e preparazione delle linee guida per l'implementazione del SMS.*

L'ENAC ha già adottato in alcuni settori sia i requisiti che il materiale esplicativo per l'SMS delle organizzazioni che operano nel settore aeronautico – vedi paragrafo 4.4 del presente capitolo. Molto di questo materiale si basa sul *Safety Management Manual* emesso dall'ICAO e sul materiale fornito nei corsi ICAO. Questo materiale sarà aggiornato come necessario. Linee guida per i settori dove l'implementazione del SMS non è ancora cogente sono state in parte sviluppate e verranno completate per coprire i settori non ancora considerati.

- *Fase 4 – Revisione della politica sanzionatoria.*

Il Codice della navigazione quale norma primaria, indica le fattispecie per le quali è prevista l'applicazione di sanzioni.

Il d.lgs. 250/1997, all'art. 2 comma 1, conferisce all'ENAC, tra gli altri, il compito di attività sanzionatoria.

4.2 L'ENAC Safety Plan

Per rendere operativo lo *State Safety Programme* per quanto di sua competenza l'ENAC elabora il *Safety Plan* che definisce le priorità di *safety* da perseguire e individua le azioni che lo Stato deve attuare per implementare lo SSP secondo gli obiettivi in esso contenuti.

Il modello di *Safety Plan* dell'ENAC non può prescindere da quello europeo elaborato dall'EASA che ha individuato, su indicazione dell'*European Aviation Safety Advisory Committee* (EASAC) a cui lavori ha preso parte anche l'Italia, le principali priorità in tema di *safety*.

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

Il miglioramento della sicurezza è inoltre perseguito dall'ENAC attraverso l'impegno con i partner europei rivolto a garantire che obiettivi di sicurezza complementari a quelli nazionali vengano fissati anche a livello comunitario.

Il *Safety Plan* dell'ENAC è realizzato sia attraverso un approccio '*bottom up*', utilizzando la notevole esperienza dell'organizzazione nell'identificare i rischi potenziali, che attraverso un processo '*top down*' partendo dai rischi maggiori, evidenziati dai dati ricavati utilizzando le segnalazioni degli eventi obbligatori (sistema e-Emor) e le altre origini di dati relativi alla sicurezza.

Il *Safety Plan* si rapporta alle prestazioni di sicurezza del settore dell'aviazione civile italiana e mette in evidenza i miglioramenti della sicurezza sui quali si concentrerà l'azione dell'ENAC. Questi sono riportati nel *Safety Plan* settore per settore, aiutando in tal modo a individuare i rischi e le azioni relative ad ogni settore.

Il miglioramento della sicurezza richiede un impegno costante dell'ENAC in tutti i settori dell'industria aeronautica italiana. La progettazione e la pubblicazione del *Safety Plan*, fa parte della determinazione dell'ENAC di costruire su questo rapporto per permettere un maggiore coinvolgimento dell'industria nello sviluppo del *Safety Plan* e di condividere i risultati di tale partenariato.

4.3 L'ENAC *Safety Risk Management*: identificazione degli *hazard* e analisi dei *safety risk*

Oltre a quanto citato nel paragrafo precedente, l'ENAC utilizza il processo di *safety risk management* per determinare gli *hazard* e individuare le azioni che possono contribuire a mitigare i rischi associati.

Al fine di alimentare tale processo di *safety risk management*, l'ENAC produce vari documenti inerenti le analisi di sicurezza, quali ad esempio studi relativi agli incidenti e/o inconvenienti, che sono analizzati da gruppi di lavoro dedicati.

Al livello più alto sono considerati i rischi relativi al trasporto aereo di passeggeri con velivoli *large* identificati attraverso l'analisi a livello mondiale degli incidenti fatali.

Al secondo livello sono analizzati i rischi di livello elevato relativi a eventi nazionali (incidenti e inconvenienti gravi o significativi), analizzati attraverso gruppi di lavoro dedicati. Questo al fine di identificare i rischi aggiuntivi specifici della situazione nazionale che non sono stati considerati nel livello più alto.

In entrambi i casi, i rischi sono poi analizzati da gruppi di esperti, al fine di identificare le debolezze del sistema che possano contribuire al rischio specificato e vengono identificate le aree di miglioramento e le azioni che andranno a costituire il *Safety Plan*.

In secondo luogo vengono identificati gli eventi minori o "precursori" attraverso l'analisi dei dati sugli eventi in cui si è evidenziata una situazione di prossimità dell'evento pericoloso superiore a quella normale (ad esempio, significative riduzioni di separazione, *level bust*, e infrazioni dello spazio aereo controllato sono considerati precursori di *mid-air collision*).

L'identificazione dei precursori è un progetto che sarà sviluppato nel futuro e potrà riguardare i dati acquisiti attraverso il sistema e-Emor e altre informazioni, quali ad esempio il *Flight Data Monitoring*.

Infine, nei casi di nuove tecnologie o di nuove pratiche operative, dove non è possibile contare su un approccio basato sui dati, viene comunque effettuato un *risk assessment* al fine di identificare potenziali rischi futuri.

4.4 I requisiti di sicurezza per gli SMS delle organizzazioni che operano nel settore aeronautico

In accordo agli standard contenuti negli Annessi ICAO, l'adozione e attuazione del *Safety Management System* è previsto per tutti i fornitori di servizi del settore aeronautico (*Service Providers*).

L'applicazione del *Safety Management System* in alcuni settori dell'aviazione civile ha comportato una sostanziale modifica nel regime normativo italiano. Infatti, in risposta alle esistenti norme ICAO, che richiedono l'implementazione del SMS per i fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) e i gestori aeroportuali, l'ENAC già richiede l'implementazione del SMS per gli ANSP e per gli operatori aeroportuali.

4.4.1 Fornitori di servizi di navigazione aerea

Per gli ANSP, EUROCONTROL ha stabilito i requisiti relativi al SMS attraverso gli *Eurocontrol Safety Regulatory Requirements* (ESARRs) 1, 3, 4 e 5. La maggior parte del contenuto di questi ESARR è stata recepita nell'ambito dell'iniziativa legislativa denominata Cielo Unico Europeo, sia come parte dei *Common Requirements* (CR) o come norme separate. Gli ANSP italiani sono già tenuti ad implementare un SMS.

Per quanto riguarda le certificazioni ANSP, i requisiti di sicurezza sono definiti nell'Allegato II del Regolamento (EU) n. 1035 del 17 ottobre 2011. Come parte integrante della gestione dei suoi servizi, il fornitore di servizi di traffico aereo:

- realizza un sistema di gestione della sicurezza tecnica (*Safety Management System*, SMS);
- consegue un idoneo livello di sicurezza;
- ne garantisce il mantenimento;
- promuove la sicurezza;
- provvede a che siano individuati i pericoli e sia sistematicamente condotta la valutazione e la riduzione dei rischi nei confronti di qualsiasi modifica delle componenti del sistema funzionale ATM.

L'ENAC, in accordo alla normativa del Cielo Unico Europeo, certifica l'SMS del fornitore di servizi e ne sorveglia l'applicazione attraverso audit, ispezioni ed esami delle valutazioni e riduzione dei rischi.

4.4.2 Gestori Aeroportuali

Analogamente, per i gestori aeroportuali, il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti prescrive l'adozione di un Sistema di Gestione della

Sicurezza (*Safety Management System*; SMS) da parte dei gestori di aeroporti certificati sui quali si svolge un traffico superiore a 5.000 movimenti commerciali annui.

La strutturazione del processo, articolata in quattro macroaree quali *Safety policy and objectives*, *Safety Risk Management*, *Safety Assurance* e *Safety Promotion* (SMS components) – assicura il rispetto dei contenuti di cui al DOC ICAO 9859 AN/472 (*Safety Management Manual – SMM*) e al richiamato Regolamento, con le procedure specificate nella correlata circolare ENAC sull'argomento (APT-22).

Le previsioni normative nazionali in materia di SMS aeroportuale includono i seguenti items:

- a) Politiche e obiettivi di sicurezza;
- b) Struttura organizzativa (*Safety Manager*, *Safety Board*, *Safety Committee*);
- c) *Reporting system*;
- d) Mappatura dei processi aeroportuali (*Hazard Identification*, *Risk Assessment* e *Risk Management*);
- e) Coinvolgimento e formazione del personale;
- f) *Auditing*, riesame e miglioramento del sistema SMS.

L'elemento pregnante della normativa ENAC in materia di SMS è il concetto di unitarietà e di inscindibilità operativa tra l'aeroporto, il gestore e ogni altro soggetto operante sullo scalo.

L'SMS, pur incardinato nel gestore, si riferisce al "sistema aeroporto" nel suo complesso e, quindi, è relativo a tutte le attività afferenti la *safety* aeroportuale, con la conseguenza che tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le attinenti procedure.

4.4.3 Operatori Aerei e Imprese di Manutenzione

Il riferimento normativo è costituito attualmente dagli standard contenuti nell'Annesso 6 ICAO, che troverà attuazione regolamentare negli emanandi regolamenti comunitari di attuazione del Regolamento (CE) n. 216/2008.

In relazione agli operatori di trasporto aereo, le normative comunitarie di attuazione dei requisiti essenziali sulle operazioni di volo di cui al Regolamento (CE) n. 216/2008, che saranno emanate nel corso del 2012, prevedono l'implementazione di un SMS integrato, da attuarsi entro il periodo transitorio previsto nei relativi regolamenti.

Per quanto riguarda le imprese di manutenzione e le imprese per la gestione della aeronavigabilità continua, in attesa che i Regolamenti comunitari di attuazione del

Regolamento (CE) n. 216/2008 siano revisionati per ricomprendere i requisiti del SMS, l'ENAC incoraggia l'adozione e implementazione del SMS in conformità agli standard ICAO e fornirà il proprio contributo allo sviluppo delle nuove norme di implementazione dell'EASA, che costituiranno la base giuridica per rendere cogente l'implementazione del SMS in tutta Europa.

In considerazione dell'impatto dell'introduzione dei requisiti del SMS sull'attuale regolamentazione aeronautica è fondamentale che il personale dell'ENAC abbia una comprensione comune e chiara dei principi fondamentali di SMS. In risposta a ciò, l'ENAC ha fornito e continuerà a fornire formazione interna sul SMS per il personale coinvolto.

Per assistere i fornitori di servizi nella implementazione del SMS, l'ENAC ha già pubblicato per alcuni settori apposite linee guida. Altre linee guida saranno pubblicate nei settori dove l'implementazione del SMS non è ancora cogente.

In considerazione della natura ancora in fase di sviluppo del SMS, l'ENAC provvede sistematicamente all'aggiornamento di tutti i documenti guida.

4.4.5 Organizzazioni di addestramento per il personale navigante

Anche per tali fornitori di servizi, l'adozione e attuazione del SMS avverrà sulla base dei requisiti previsti nei Regolamenti di implementazione dei requisiti essenziali di cui al Regolamento (CE) n. 216/2008.

4.5 Safety performances delle organizzazioni: l'approvazione degli ALoS delle organizzazioni medesime.

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

Coerentemente con quanto stabilito dall'ICAO, vi saranno diversi ALoS per le diverse organizzazioni che saranno concordati dall'ENAC con le singole organizzazioni, sulla base del tipo di approvazione e delle dimensioni dell'impresa e concorrono alla determinazione del livello accettabile di sicurezza (ALoS).

L'ENAC *Safety Plan* prevede lo sviluppo di un set di indicatori di *safety performance*, realizzato utilizzando diverse sorgenti di dati, in collaborazione con l'industria e tenendo presente quanto è in fase di realizzazione a livello internazionale.

Gli ALoS saranno inoltre rivisti periodicamente per essere sicuri che essi rimangano pertinenti e adeguati.

4.5.1 Fornitori di servizi alla navigazione aerea

La normativa applicabile ai fornitori di prestazione dei servizi della navigazione aerea già prevede nel piano nazionale delle prestazioni la determinazione degli indicatori di prestazione medesime dei fornitori medesimi, che coincidono con quelle che lo Stato si impegna a garantire nel rispetto del Piano medesimo.

La determinazione degli ALoS per il maggior ANSP italiano, l'ENAV, avviene anche attraverso la stipula del contratto di programma Stato ed ENAV S.p.A., rinnovabile ogni tre anni.

Il Contratto di Programma ha per oggetto la definizione e la regolazione dei rapporti tra lo Stato e l'ENAV e, in particolare, disciplina i servizi di assistenza al volo e le connesse prestazioni che l'ANSP è obbligato a fornire; gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza. Il Contratto di Servizio regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che ENAV è tenuta ad erogare in condizioni di non remunerazione diretta dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; stabilisce, altresì, gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati anche in base alla normativa comunitaria.

Gli obiettivi di sicurezza, in particolare, sanciti rispettivamente nell'Art.10 e Art.6 degli stessi contratti, impegnano ENAV ad analizzare e conservare i *safety reports* inoltrati, monitorando per questi gli indicatori dell'allegato di riferimento e a tenere traccia dei risultati delle indagini riguardanti incidenti accaduti ad aeromobili cui stava prestando servizio di assistenza al volo al momento dell'evento o di cui sia venuto a conoscenza.

4.5.2 Gestori aeroportuali

Poiché per l'implementazione del SMS, si sta adottando un approccio graduale, per fasi, i criteri da utilizzare per valutare i rischi sulla sicurezza e valutare la tollerabilità al rischio verranno stabiliti in collaborazione con le organizzazioni come essi implementeranno il SMS, coinvolgendo le organizzazioni in modo che il SSP e gli SMS dei fornitori di servizi abbiano ALoS simili.

Per quanto concerne la *safety performance* in campo aeroportuale, vengono di seguito elencate le aree di prestazione e gli indicatori di prestazione corrispondenti, con riferimento al più volte richiamato Piano delle Performance.

4.6 L'implementazione del SMS da parte dei fornitori di servizi del settore aeronautico: l'approccio per fasi e le 4 fasi raccomandate dall'ICAO.

L'ICAO ha delineato una implementazione graduale, per fasi, del SMS da parte dei fornitori di servizi. Questo approccio permette ai fornitori di servizi una serie gestibile di passi da seguire in sede di implementazione del SMS e aiuta a gestire il carico di lavoro connesso con l'implementazione del SMS. L'approccio graduale raccomandato dall'ICAO prevede le seguenti quattro fasi:

- Fase 1 – Pianificazione dell'implementazione del SMS
- Fase 2 - Processi di gestione della sicurezza di tipo reattivo
- Fase 3 - Sicurezza proattiva e predittiva
- Fase 4 – *Operational safety assurance*

L'ENAC promuove tale approccio graduale, in quanto esso riconosce i tempi necessari per sviluppare, implementare e verificare l'efficacia di un SMS, tenendo conto delle dimensioni e della complessità di una organizzazione.

4.7 La gestione del cambiamento

Il trasporto aereo è in un continuo stato di cambiamento dovuto ai progressi tecnologici, ai cambiamenti nel mondo degli affari, alla globalizzazione e alla continua evoluzione del contesto normativo. A seguito di tali cambiamenti possono essere necessarie misure quali:

- Revisione della struttura dell'autorità aeronautica o delle competenze necessarie per soddisfare nuove esigenze;
- Aggiustamento della sorveglianza regolamentare sulla base delle valutazioni sul rischio;
- Azioni di promozione del sistema di segnalazione degli eventi nelle aree di cambiamento o oggetto di preoccupazione;
- Monitoraggio dei parametri chiave di sicurezza.

Le problematiche che l'ENAC ritiene richiedano modifiche regolamentari a livello comunitario saranno indirizzate all'EASA, attraverso i pertinenti comitati e gruppi di lavoro di sviluppo della regolamentazione tecnica.

CAPITOLO 5

SAFETY ASSURANCE

5.1 Safety Oversight

L'ICAO, nel DOC 9734, part A, fornisce una definizione particolarmente dettagliata ed organica di *safety oversight*, intendendo con essa la funzione che si esplica attraverso una serie di attività con le quali lo Stato assicura l'effettiva implementazione degli standard e delle pratiche raccomandate concernenti la *safety*. Nel contempo, attraverso lo svolgimento di tale funzione, ogni Stato si assicura che gli operatori del settore siano in grado di raggiungere livelli di sicurezza pari o superiori a quelli fissati dai predetti standard e pratiche raccomandate.

Nella normativa comunitaria è ribadito come gli Stati siano responsabili in via esclusiva dello svolgimento della funzione di *safety oversight*.

La normativa italiana, segnatamente il Codice della Navigazione, riconosce nell'ENAC l'unica autorità di certificazione, vigilanza e controllo per lo Stato italiano.

Gli ambiti di responsabilità dell'Autorità statale, sia ai sensi della convenzione di Chicago che, sostanzialmente, della normativa comunitaria, sono:

- Le licenze del personale operativo,
- La certificazione dei velivoli, degli operatori e degli aeroporti;
- Il controllo e la supervisione del personale con licenza, dei prodotti certificati e delle organizzazioni approvate;
- L'approntamento dei servizi di navigazione aerea;
- L'attività investigativa su incidenti ed inconvenienti: quest'ultimo ambito è solitamente, come nel caso italiano, attribuito ad una autorità diversa da quella tenutaria della funzione di *safety oversight*.

Per quanto riguarda i prodotti aeronautici, la *safety* viene in primo luogo garantita dalla verifica della rispondenza degli aeromobili e delle parti a specifici codici di "aeronavigabilità" attraverso un processo di certificazione di tipo dei prodotti.

Le condizioni di aeronavigabilità dei singoli aeromobili sono attestate mediante il rilascio di un certificato di aeronavigabilità, a seguito del favorevole esito degli accertamenti tecnici sugli stessi.

Nel corso della vita operativa, le condizioni di aeronavigabilità degli aeromobili sono controllate mediante attività di verifica del mantenimento dei requisiti tecnici applicabili

che portano al rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità e al suo rinnovo periodico.

Le attività di controllo sulle organizzazioni aeronautiche spaziano dalla certificazione delle imprese di progettazione, di costruzione, di manutenzione, di gestione della navigabilità continua, degli operatori aerei, delle scuole, alla certificazione degli aeromobili e dei prodotti, mentre quelle relative alla qualificazione del personale passano attraverso il rilascio delle licenze del personale di volo e dei manutentori.

Il controllo dell'ENAC, sulle operazioni di volo effettuate con aeromobili civili è finalizzato al mantenimento degli standard di sicurezza nonché alla regolarità dei voli.

L'ENAC cura l'emissione del Certificato di Operatore Aereo (COA), rilasciato agli operatori italiani di trasporto aereo e di lavoro aereo a fronte di verifiche di rispondenza alla normative europee o nazionali applicabili.

Gli accertamenti per la verifiche di cui sopra, si svolgono attraverso processi di certificazione, espletati da personale operativo (ispettori di volo) e professionista dell'ENAC, ai quali viene anche demandata la successiva attività di sorveglianza tecnica continua.

L'ENAC cura, inoltre, le qualificazioni iniziali e i controlli periodici che verificano la rispondenza ai requisiti normativi dei dispositivi di addestramento (FSTD) utilizzati dagli utenti Italiani.

Sempre all'ENAC sono demandati compiti di controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea, con l'obiettivo di garantire che le attività riguardanti lo spazio aereo italiano e la fornitura dei servizi di navigazione aerea siano rivolte alla sicurezza del volo ed all'efficienza delle operazioni.

In particolare, nella materia specifica, l'ENAC provvede:

- alla certificazione del personale impegnato nella fornitura dei servizi alla navigazione aerea e nella manutenzione degli apparati della rete europea di gestione del traffico aereo. Conduce il processo di certificazione dei centri di addestramento del suddetto personale
- alla certificazione delle imprese dei fornitori di servizi di navigazione aerea, le imprese per attività di radiomisure e le imprese di manutenzione apparati
- alla sorveglianza delle imprese certificate per verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti di certificazione

5.2 Sorveglianza aeromobili

L'attività di *safety oversight* sugli aeromobili è sviluppata dall'ENAC attraverso tre programmi ispettivi: **ACAM, SAFA e SANA**.

5.2.1 Programma ACAM (*Aircraft Continuing Airworthines Monitoring*)

Con il paragrafo M.B.303 dell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (CE) 2042/2003, viene richiesto a ciascuna autorità degli Stati Membri dell'UE, ENAC per l'Italia, di elaborare un programma annuale di attività ispettive in una logica di verifiche a campione per monitorare lo stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale. Tale attività ispettive si configurano come verifiche di prodotto su un campione di aeromobili identificato secondo criteri stabiliti dall'ENAC sulla base della conoscenza delle realtà aeronautiche locali e delle risultanze delle attività di sorveglianza pregressa. La dimensione del campione di aeromobili e le aree di particolare interesse da sottoporre a verifiche ispettive nell'ambito del programma ACAM sono riviste sulla base delle risultanze delle ispezioni condotte l'anno precedente e tenendo conto degli andamenti di indicatori di sicurezza specificatamente individuati da ENAC.

5.2.2 Programma SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*)

La responsabilità sull'idoneità tecnica ed operativa dei vettori aerei nonché della sorveglianza sul rispetto degli standard di sicurezza è dello Stato di appartenenza dell'operatore attraverso la propria autorità nazionale.

Lo Stato di appartenenza deve assicurare, ai sensi della Convenzione di Chicago, il recepimento nel proprio ordinamento degli standard e delle pratiche raccomandate indicate nei vari Annessi ICAO. Ciò fermo restando, la **Convenzione di Chicago** prevede inoltre che ogni Stato abbia comunque la facoltà di effettuare delle proprie verifiche sugli operatori esteri operanti presso i propri scali. In tal senso, nell'Unione europea, è stato istituito il Programma SAFA che consiste nell'effettuazione, da parte di ciascuno Stato membro, di ispezioni di rampa, a campione o secondo un programma prestabilito, degli aeromobili di operatori esteri presso gli aeroporti di transito sul proprio territorio.

Il Programma SAFA ha avuto inizio con la partecipazione degli Stati membri su base volontaria. Nel corso degli ultimi anni però, a seguito della Direttiva 2004/36/CE (ribattezzata Direttiva SAFA e recepita con il d.lgs. n. 192/2007) e della creazione della cosiddetta *Black List* Comunitaria (Regolamento (CE) 2111/2005 e regolamenti ad esso collegati), il Programma SAFA ha assunto un'importanza sempre maggiore fino a diventare determinante nella valutazione della sicurezza degli operatori che ricadono sotto la sorveglianza di autorità dei Paesi terzi.

Il programma SAFA è mirato alla verifica delle documentazioni dell'aeromobile, dell'operatore e degli equipaggi e alla verifica delle condizioni dell'aeromobile, quali rilevabili da un'ispezione esterna nel periodo di transito presso lo scalo interessato. Questa attività viene espletata prendendo a riferimento gli Standard stabiliti dall'ICAO nei suoi Allegati Tecnici, e ha lo scopo di riscontrare eventuali carenze degli operatori stranieri rispetto a tali standard. Queste carenze danno luogo a dei rilievi, classificati in tre categorie, in funzione dell'impatto potenziale sulla sicurezza del volo, e vengono riportati in un rapporto ispettivo compilato al termine dell'ispezione. Nei casi di rilievi

maggiori, l'Autorità aeronautica locale può chiedere la rettifica degli inconvenienti riscontrati prima della partenza dell'aeromobile; è previsto, inoltre, quando tali non conformità abbiano le caratteristiche della ripetitività, di segnalare il vettore per l'avvio della procedura ai fini dell'eventuale inclusione nella *Black List* comunitaria.

Tutti i dati delle ispezioni affluiscono in un unico database europeo consultabile da ciascuno Stato membro. La centralizzazione della gestione dei dati permette di effettuare analisi sia da parte dei vari Stati membri che da parte delle strutture europee centralizzate (Commissione Europea, EASA, etc.). È comunque da considerare che le ispezioni di rampa sono mirate a verificare le condizioni apparenti di sicurezza degli aeromobili ed il possesso da parte degli operatori e dei relativi equipaggi delle certificazioni, delle licenze e delle abilitazioni richieste per poter effettuare i servizi di trasporto aereo.

L'ispezione di rampa, infatti, si svolge nel breve tempo di transito dell'aeromobile sullo scalo, senza possibilità di verificare le condizioni delle strutture interne e degli impianti, il loro funzionamento e la rispondenza delle attività manutentive ai programmi stabiliti dai costruttori e dall'Autorità di sorveglianza estera.

L'ENAC partecipa inoltre al Comitato di Sicurezza Aerea della Commissione Europea che si occupa anche della gestione del Programma SAFA.

5.2.3 Programma SANA – (*Safety Assessment of National Aircraft*)

Nel proprio ruolo di ente di controllo sulla aviazione civile italiana, l'ENAC è costantemente impegnato ad intensificare l'attività ispettiva sugli aeromobili operati da vettori nazionali.

Si è a tal fine ritenuto opportuno integrare il piano nazionale di sorveglianza degli operatori aerei su tutti gli operatori di trasporto pubblico, con un programma di ispezioni di rampa ispirato al già esistente **Programma SAFA** attualmente gestito dall'Agenzia Europea per l'Aviazione Civile (EASA).

Il Programma, denominato SANA per indicarne la applicabilità agli aeromobili operati da vettori nazionali, si propone inoltre di migliorare l'efficacia temporale e gestionale dell'attività ispettiva già condotta dai *team* di sorveglianza delle Direzioni Operazioni dell'ENAC, ed aggiungere un ulteriore elemento di ritorno sul rispetto degli standard di sicurezza della flotta nazionale.

Il programma consiste nella pianificazione, svolgimento ed analisi di ispezioni di rampa, mirate alla verifica delle condizioni di sicurezza di impiego degli aeromobili effettuate durante il transito degli aeromobili stessi oppure in arrivo o in partenza, secondo una lista di controllo predefinita. L'attività di pianificazione delle ispezioni è centralizzata per tenere conto dei risultati delle ispezioni stesse e favorire l'omogeneità degli interventi sul territorio nazionale.

5.3 Safety data collection, analysis and exchange

- Il sistema di *reporting* mandatorio eE-mor dell'ENAC

La raccolta efficiente, l'analisi dei dati di sicurezza e lo scambio delle informazioni svolge un ruolo essenziale nella prevenzione degli incidenti e consente di individuare le opportune azioni correttive da mettere in campo per prevenire i rischi e rimediare alle carenze latenti del sistema.

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

In particolare, la Direttiva 2003/42 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo, recepita nell'ordinamento nazionale con il d.lgs. n. 213/06 stabilisce, al fine del miglioramento della sicurezza aerea, i criteri e gli *standard* per la segnalazione, la raccolta, la registrazione, la tutela e la diffusione delle informazioni relative agli eventi aeronautici.

Il decreto legislativo istituisce un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'ENAC, ed uno di segnalazione volontaria di eventi non ricompresi tra quelli oggetto della segnalazione obbligatoria, ma che secondo i soggetti informatori rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, affidato all'ANSV.

L'istituzione di tali sistemi ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità, all'insegna di una *no penalty policy* che diventa la vera chiave di volta di un innovativo approccio ai temi della sicurezza, e che vede nella cooperazione tra l'ENAC e l'ANSV una leva fondamentale per il raggiungimento di risultati significativi.

Di conseguenza, il sistema di *reporting* dell'autorità deve avere le seguenti caratteristiche:

- deve essere un sistema mandatorio di *reporting* degli incidenti ed inconvenienti gravi;
- deve basarsi sulla fiducia reciproca;
- deve sviluppare un database statale degli eventi sempre più ricco di informazioni e completo;
- deve stabilire un meccanismo per elaborare/analizzare le informazioni dai dati raccolti;

- deve stabilire un mezzo per raccogliere gli eventi sia a livello di dati aggregati dello Stato che a livello individuale dei singoli *Provider*;
- deve stabilire un mezzo per implementare i piani delle azioni correttive;
- deve effettuare attività di sorveglianza per assicurare che i processi di identificazione dei rischi di *safety* seguano i requisiti regolamentari e siano applicati.

Inoltre, deve prevedere:

1) un'attività di misurazione della *safety* che includa la quantificazione dei risultati di alto livello, degli eventi con grosse conseguenze ed i ratei degli incidenti ed inconvenienti gravi;

2) un'attività di misurazione delle performance di *safety* che includa la quantificazione dei risultati di basso livello e processi con basse conseguenze che forniscono una misura di una realistica implementazione dello SSP in base ai ratei degli inconvenienti e/o la conformità regolamentare.

Nello specifico, per ottemperare alle disposizioni normative ed ai suddetti requisiti, l'ENAC ha progettato il sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici denominato eE-MOR (*electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting*), che utilizza una nuova corretta classificazione di tutti gli eventi elaborata dall'ICAO e nota come Accident/Incident Data Reporting (ADREP), secondo principi tassonomici condivisi a livello internazionale e divulgati a tutti gli operatori.

In questo modo, tramite il sistema eE-MOR, l'autorità ha esteso i principi normativi della corretta gestione dei dati di *reporting* agli operatori, coinvolgendoli pienamente nell'ambito del proprio SMS, in quanto soggetti che devono ottemperare all'obbligo di segnalazione e che devono usare, per ottemperare a quest'obbligo, un comune sistema di segnalazione ed un comune linguaggio (quello ADREP).

L'obiettivo è quello di divulgare quanto più possibile, uniformare e standardizzare l'utilizzo del sistema di segnalazione dell'autorità al fine di ottenere un'unica banca dati degli eventi di *safety* per favorire lo scambio delle informazioni a fini preventivi tra lo Stato e i *Service Provider* e, in una prospettiva più ampia, tra le Autorità aeronautiche all'interno della Comunità Europea.

- **Il sistema di reporting volontario ANSV**

L'esperienza dimostra che molto spesso l'accadimento di un incidente aereo è preannunciato dal verificarsi di vari eventi di entità minore, che denotano l'esistenza di criticità per la sicurezza del volo. Per migliorare quest'ultima diventa quindi fondamentale venire a conoscenza del maggior numero possibile di eventi che, a vario titolo, denotino l'esistenza di criticità per la stessa sicurezza del volo. In tale ottica è maturata la direttiva comunitaria 2003/42/CE, che punta a favorire la segnalazione di tutti quegli eventi che non siano classificabili come incidenti e come inconvenienti gravi.

La suddetta direttiva comunitaria 2003/42/CE ha avuto attuazione nell'ordinamento italiano con il d.lgs. 2 maggio 2006, n. 213, che ha istituito due sistemi di segnalazione per la raccolta di eventi di interesse per la sicurezza del volo: uno che prevede la segnalazione obbligatoria all'ENAC di una estesa tipologia di eventi (sistema di segnalazione obbligatoria); l'altro che prevede la segnalazione, su base volontaria, all'ANSV, di eventi che l'informatore ritenga rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea (sistema di segnalazione volontaria).

I due sistemi hanno come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici e non mirano alla determinazione di colpe o responsabilità.

In ottemperanza a quanto previsto dal d.lgs. n. 213/2006, l'ANSV ha pertanto istituito il «Sistema di segnalazione volontaria», strutturato in modo tale da tutelare la riservatezza di chi ha effettuato la segnalazione. In un'ottica di trasparenza ed al fine di favorire la raccolta del maggior numero possibile di segnalazioni volontarie (che potranno essere fatte all'ANSV direttamente dai soggetti che abbiano conoscenza di un evento), è parso opportuno pubblicare integralmente nel sito ANSV il Regolamento che disciplina il trattamento delle segnalazioni in questione. Nel sito viene pure resa disponibile la modulistica da utilizzare per l'effettuazione delle segnalazioni volontarie.

Le segnalazioni volontarie riguardano quegli eventi che, a giudizio di chi effettui la segnalazione, abbiano rappresentato o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, ma che non siano classificabili come incidenti o come inconvenienti gravi ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. 25 febbraio 1999, n. 66, e che non siano ricompresi tra gli eventi oggetto di segnalazione obbligatoria all'ENAC ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.lgs. 2 maggio 2006, n. 213.

CAPITOLO 6

LA PROMOZIONE DELLA SAFETY IN ITALIA

6.1 La formazione del personale ENAC

La politica della formazione ENAC si basa sulla consapevolezza del ruolo centrale che la formazione delle risorse umane può svolgere per migliorare la capacità dell'Organizzazione di perseguire i fini istituzionali e nel migliorare le prestazioni complessive dei suoi processi.

Il contributo della formazione riveste un ruolo fondamentale in ENAC per il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza della propria attività nello svolgimento dei processi istituzionali concernenti la sicurezza del trasporto aereo. Al riguardo, l'ENAC assicura l'assolvimento degli obblighi di formazione che derivano dall'appartenenza dell'Italia ad organismi internazionali ICAO, Unione europea, EASA, EUROCONTROL in merito alla formazione del personale dell'Autorità coinvolto in attività di garanzia della sicurezza.

L'ENAC sviluppa un piano di formazione del personale volto a garantire la rispondenza della qualità dei servizi resi dalle proprie strutture agli standard di riferimento.

Il piano della formazione nasce dalla definizione continua delle esigenze di formazione; alla quale segue la pianificazione e la progettazione della formazione; la realizzazione delle attività formative e la valutazione dei risultati della formazione.

L'ENAC realizza anche corsi esterni per la diffusione della cultura aeronautica.

La formazione dell'Ente si attua attraverso:

- corsi interni, riguardanti attività di formazione pianificate, programmate e realizzate dall'ENAC, avvalendosi di docenze interne e/o esterne;
- corsi esterni, realizzati presso società esterne, relative a settori ad elevata specializzazione sulla base di esigenze specifiche.

Nel triennio 2007-2009 la formazione con corsi interni è stata rivolta a Professionisti e Direttori con corsi sul SMS e sistema di eE-mor.

Nel 2010 sono stati programmati dei corsi specialistici sul *Safety Management System* e sullo *State Safety Programme* rivolti a Coordinatori e Capi Ufficio.

Per gli anni a venire, tutte le entità coinvolte, ma soprattutto l'ENAC, che più direttamente svolge attività connesse alla *safety* promotion, ha definito una *policy*, che trova una prima attuazione attraverso un **piano biennale di formazione**.

Una prima edizione di tale piano è stata definita ed attuata per il biennio 2010-2011, raccogliendo ed implementando tutte le esigenze di formazione iniziale e di *recurrent training* per le varie figure professionali costituenti l'organico dell'Ente.

Per il periodo 2012-2013, si porrà la dovuta l'attenzione alle tematiche di *safety*, che pur sono da sempre presenti nei programmi di formazione, tenendo conto essenzialmente delle puntuali indicazioni fornite dall'ICAO sulla tematica.

A. In primo luogo si procederà ad una identificazione di quelle che sono le esigenze ed i requisiti di formazione del personale il tema di *safety*, sulla base delle funzioni da svolgere e dei profili professionali corrispondenti.

B. Contemporaneamente, si individueranno tempi e modalità per sviluppare un programma di *safety awareness* per tutto il personale ENAC non direttamente coinvolto, da svolgersi anche attraverso modalità e-learning.

C. Si svilupperà un programma di formazione sugli elementi chiave dello stesso *State Safety Programme* e dell'*Enac Safety Plan*, nonché sul *Safety Management System* per tutto il personale direttamente ed a vario titolo coinvolto.

D. Elemento caratterizzante del programma di formazione sarà la definizione di adeguati strumenti di misurazione dell'efficacia dell'attività di training.

E. Infine, verranno implementati strumenti volti a diffondere e mantenere un adeguato livello di informazione su tematiche correlate alla *safety*, che comprendano:

- 1) *Policies* di *safety* e correlate procedure;
- 2) *Newsletter*;
- 3) Bollettini periodici;
- 4) Una sezione dedicata sul sito intranet.

6.2 La comunicazione e la diffusione verso l'esterno delle informazioni di sicurezza

6.2.1 La comunicazione istituzionale in ENAC

In un contesto sociale e globale all'interno del quale la diffusione rapida delle informazioni assume sempre maggiore rilevanza, l'ENAC riserva particolare attenzione

all'utilizzo di quei canali informativi che consentono di veicolare informazioni aggiornate in tempo reale sulle proprie attività in un'ottica di modernizzazione e sempre maggiore trasparenza della P.A. quali il **portale web, le pubblicazioni, gli incontri con gli operatori di settore, il Numero Verde.**

Con particolare riferimento alla comunicazione e diffusione delle informazioni di sicurezza, il **portale dell'Ente www.enac.gov.it** rappresenta ormai un punto di riferimento per i diversi pubblici di riferimento: dalle istituzioni ai cittadini, dai passeggeri al personale di volo, dagli operatori del settore agli organi di stampa.

Per il contesto specifico della *safety*, particolarmente ricca di contenuti è la sezione **La Regolazione per la Sicurezza**, che con le sue 11 sottosezioni offre una gamma organica ed esaustiva non solo delle fonti normative di settore, ma altresì una descrizione delle specifiche attività dell'Ente in materia di sicurezza.

In particolare, nella parte riguardante le investigazioni sono stati illustrati i FACTOR. In questo paragrafo meritano una puntuale menzione alcune attività descritte ampiamente nelle relative sezioni del sito:

- [Black List](#)
- [Unapproved Parts Notification](#)
- [Prescrizioni di Aeronavigabilità](#)

6.2.2 La comunicazione istituzionale in ANSV

Anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo cura in modo specifico la comunicazione istituzionale sui temi di sicurezza, segnatamente, ma non solo, attraverso il proprio sito internet www.ansv.it nel quale, le sezioni più rilevanti sono quelle riportanti:

- **Le notizie:** riguardano eventi di interesse per la sicurezza del volo, sui quali l'ANSV ha aperto un'inchiesta tecnica o avviato accertamenti ai fini di prevenzione;
- **I comunicati:** attraverso i quali l'ANSV informa gli organi di stampa sulla propria attività istituzionali;
- **I documenti.** Sono finalizzati a contribuire, in un'ottica di prevenzione, al miglioramento della sicurezza del volo; tra gli altri, spiccano i rapporti informativi annuali sull'attività svolta dall'agenzia;
- **Le relazioni e rapporti di inchiesta:** le prime afferiscono alle inchieste sugli incidenti, mentre i rapporti sono redatti a seguito di inchieste che afferiscono ad inconvenienti. Entrambi i tipi di documenti sono messi sul sito a disposizione di chiunque ne faccia richiesta, nelle forme stabilite dall'Agenzia.

- **Le raccomandazioni di sicurezza:** in questa sezione sono pubblicate, in un’ottica di prevenzione, le raccomandazioni di sicurezza emanate dall’ANSV, di interesse maggiormente diffuso. Nella stessa sezione sono anche pubblicati i riscontri forniti dalle istituzioni destinatarie delle raccomandazioni, se di particolare interesse, nonché le eventuali osservazioni dell’Agenzia sulle note di riscontro in parola

6.3 Gli accordi tra Autorità e *stakeholder*

Nell’ottica di una azione volta a definire in modo più efficace e condiviso tanto le *policy* di sicurezza quanto le norme attuative di prescrizioni comunitarie, ma anche per poter meglio comprendere gli eventuali ostacoli ad una piena attuazione delle norme medesime da parte degli operatori, le Autorità a vario titolo coinvolte e segnatamente l’ENAC hanno da tempo instaurato una rete di relazioni anche in forma stabile con le varie associazioni di operatori che a vario titolo sono coinvolte con la sicurezza.

In particolare, attraverso il “**Portafoglio degli stakeholder**” l’ENAC ha individuato, nel suo Piano della Performance quei soggetti, istituzionali, imprenditoriali e di rappresentanza di categorie, che maggiormente sono portatori di interessi rispetto le attività, i servizi ed i risultati realizzati dall’ENAC.

Per meglio focalizzare il loro rapporto rispetto all’Ente sono raggruppati in tre classi principali: normatori, operatori e beneficiari a seconda che cooperino con l’ENAC nella definizione delle norme, siano direttamente coinvolti nell’attuazione delle norme medesime, ovvero diventino i destinatari/beneficiari dell’attività dell’Ente.

Altra articolazione va fatta a seconda del livello di interesse e del grado di influenza che tali *stakeholder* assumono nei confronti dell’ENAC.

Nell’ambito della *safety*, oltre ai soggetti istituzionali che svolgono un ruolo attivo nella definizione dello *State Safety Programme* e nella attuazione delle azioni in esso previste, tra gli *stakeholder* più significativi, rispetto ai quali vi sono forme consolidate di consultazione e scambio, si evidenziano:

- Fornitori di servizi di navigazione aerea;
- Gestori aeroportuali,
- Produttori di aeromobili;
- Società di gestione tecnica e di manutenzione di aeromobili;
- Operatori aerei.

6.4 Iniziative e entità di promozione della cultura della safety

Di seguito si riportano le principali entità cui l'ENAC fornisce sistematicamente il suo contributo, anche attraverso la partecipazione laddove previsto, in qualità di socio e comunque garantendo un significativo supporto ad iniziative quali workshop, convegni, seminari connotati dal fattore comune dello sviluppo della cultura della sicurezza.

- **IFSC – Italian Flight Safety Committee**

L'*Italian Flight Safety Committee* è l'associazione italiana di esperti di sicurezza del volo e qualità. Nasce il 22 novembre 1999 sull'esperienza di quanto già realizzato con successo in altri paesi: Stati Uniti (*Flight Safety Foundation*) e Regno Unito (*UK Flight Safety Committee*). La denominazione anglofona dell'associazione è frutto di questo retaggio. La missione dell'*Italian Flight Safety Committee* è di contribuire al miglioramento della sicurezza aerea all'interno della comunità aeronautica italiana.

Più specificamente, l'associazione è impegnata a: sviluppare professionalità nel settore attraverso l'organizzazione di corsi di formazione;

- collaborare con l'Autorità e le istituzioni aeronautiche mediante forme di *partnership* in specifici progetti in materia di sicurezza del volo;
- condividere le informazioni, sia all'interno tra i membri dell'Associazione, sia all'esterno con organizzazioni aeronautiche internazionali.

- **Comitato "8 ottobre per non dimenticare"**

Il 17 novembre 2001 si costituisce ufficialmente a Milano il COMITATO "8 OTTOBRE PER NON DIMENTICARE". L'associazione unisce tutti i familiari delle persone che la mattina dell'8 ottobre 2001 hanno perso la vita sulla pista dell'aeroporto di Milano Linate.

L'associazione in un'ottica di prevenzione di incidenti aeronautici, per statuto, promuove, organizza e partecipa a conferenze, dibattiti, seminari convegni ed ad ogni altra manifestazione divulgativa che possa contribuire alla diffusione delle informazioni nel settore della sicurezza del trasporto aereo.

- **Centro Studi DEMETRA**

DEMETRA (*Development of European Mediterranean Transportation*) è il Centro Studi nato nel 2006 dall'impegno di esponenti del mondo accademico, imprenditoriale ed istituzionale con la finalità di promuovere nel nostro Paese iniziative di carattere formativo, giuridico, amministrativo ed economico nel settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello dell'aviazione civile. L'Associazione, sotto la guida di un comitato scientifico, svolge attività di divulgazione specialistica e, a tal fine, organizza

convegni, seminari e conferenze tesi a stimolare il dibattito sulla politica del trasporto aereo, così creando occasioni di confronto tra i referenti politici ed accademici, le massime autorità istituzionali, i vertici imprenditoriali, i più accreditati esperti del settore per discutere insieme delle problematiche connesse ai mutamenti derivanti dalla liberalizzazione e privatizzazione del sistema ed il relativo adeguamento alle regole della legislazione comunitaria.

6.5 Workshop e partecipazione a contesti internazionali di promozione della sicurezza

Numerosi sono i contesti internazionali cui le Autorità italiane partecipano, aventi ad oggetto tematiche comunque riconducibili alla *safety*.

Ciò consente, in primo luogo di portare all'attenzione di una platea sicuramente più ampia di quella nazionale tematiche che possono magari trovare una collocazione ed una definizione più articolata ed organica proprio perché inserita in un contesto sovranazionale.

Dall'altro, partecipando in modo attivo alla genesi di direttive, norme e raccomandazioni di portata sovranazionale, è più facile, per i soggetti nazionali che ne hanno mandato, assicurare l'attuazione di tali testi.

La partecipazione istituzionale più rilevante riguarda l'ICAO, mentre sempre più consistenti diventano gli impegni a organismi, iniziative e gruppi di lavoro in ambito europeo, in particolare a quelli di derivazione EASA ed EUROCONTROL. Infine, una menzione a parte meritano gli accordi bilaterali di cooperazione.

L'Italia è presente a vari organismi e gruppi di lavoro EASA:

- MANAGEMENT BOARD
- AIRWORTHINESS STANDARDISATION Team
- AIRWORTHINESS STANDARDISATION Team (PARTE M E PARTE 45)
- ATM - Air Traffic Management - Informal Group
- EASA/NAA'S Common Training Initiative Group
- EASAC - European Aviation Safety Advisory Committee
- ECAST - European Commercial Safety Team

- ECAST Safety Analysis Team
- ECAT GS Working Group
- EGAST - European General Aviation Safety Team
- EHEST European Helicopter Safety Team
- ESSI - European Strategic Safety Initiative
- FABS - Finance and Business Services - Committee
- FSTD - Flight Simulation Training Device - Expert Group

Anche in ambito EUROCONTROL, la partecipazione delle competenti Autorità/organizzazioni è significativa, tra i consessi più importanti si segnalano i seguenti:

- Provisional Council
- Provisional Council - Coordinating Committee
- Human Resources Team
- Licensing Group
- NEASCOG - Nato/Eurocontrol Atm Security Coordinating Group
- SRC - Safety Regulation Commission - Coordination Group

Inoltre, costante è la partecipazione italiana ad iniziative come workshop e seminari aventi ad oggetto sempre temi fondanti per la *safety*, in occasione dei quali è fondamentale poter scambiare esperienze ed impressioni.

ALLEGATI

- Allegato 1: Protocollo d'intesa ENAC/ANSV
- Allegato 2: Elenco della Normativa europea sulla sicurezza aeronautica
- Allegato 3: Provvedimento di designazione dell'*Accountable Executive* per lo *State Safety Programme* dell'Italia

Allegato 1: Protocollo d'intesa ENAC/ANSV

*Ente Nazionale
per l'Aviazione Civile*

*Agenzia Nazionale
per la Sicurezza del Volo*

PROTOCOLLO DI INTESA

2003

*ENAC
ANSV*

PROTOCOLLO D'INTESA

tra
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)
e
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO (ANSV)

Nell'ambito di una concreta e positiva collaborazione istituzionale tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) è sottoscritto il seguente protocollo d'intesa.

Art. 1
(Comunicazione di incidente)

1. L'ENAC provvede a comunicare tempestivamente all'ANSV, sia per le vie brevi che per iscritto (fax ed e-mail), notizie di incidenti (*accident*) occorsi in ambito nazionale ad aeromobili dell'aviazione civile.
2. Per la comunicazione scritta di cui al comma 1 sarà utilizzato il modello ENAC SV-01.

Art. 2
(Comunicazione di inconveniente grave)

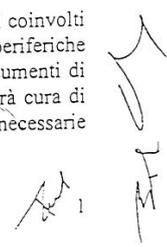
1. L'ENAC provvede a comunicare tempestivamente all'ANSV, sia per le vie brevi che per iscritto (fax ed e-mail), notizie di inconvenienti gravi (*serious incident*) occorsi in ambito nazionale ad aeromobili dell'aviazione civile.
2. Per la comunicazione scritta di cui al comma 1 sarà utilizzato il modello ENAC SV-01.

Art. 3
(Informazioni sugli inconvenienti)

1. L'ENAC fornisce all'ANSV, tramite il proprio sistema informatico ALCE (o per fax nel caso di eventuale temporanea inefficienza di quest'ultimo), notizie di inconvenienti (*incident*) occorsi in ambito nazionale ad aeromobili dell'aviazione civile.
2. Per la comunicazione di cui al comma 1 sarà utilizzato il modello ENAC SV-01.

Art. 4
(Procedure operative)

1. Nel caso di incidenti e di inconvenienti gravi già individuati come tali dall'art. 2, comma 1, lettera m, del decreto legislativo n. 66/1999, ogni operazione sugli aeromobili coinvolti negli eventi deve essere preventivamente autorizzata, anche per le vie brevi, dall'ANSV, al fine di evitare che venga compromessa l'acquisizione degli elementi necessari al regolare e corretto svolgimento dell'inchiesta tecnica di sua competenza.
2. Al fine di favorire il tempestivo rilascio per le normali operazioni degli aeromobili coinvolti negli inconvenienti gravi di cui al comma 1, l'ANSV può richiedere alle unità periferiche dell'ENAC, prima per le vie brevi e poi formalmente, di acquisire copia dei documenti di bordo, del QTB (se previsto) e delle licenze del personale e appena possibile avrà cura di informare le medesime strutture circa la disponibilità degli aeromobili per le necessarie operazioni di riparazione/manutenzione.



3. Le unità periferiche dell'ENAC provvedono altresì a trasmettere all'ANSV, non appena sia disponibile, la relazione sottoscritta dal comandante dell'aeromobile coinvolto nell'incidente/inconveniente grave, acquisita in base a quanto previsto dalla normativa JAR-OPS 1.420 (c) (3) vigente.

Art. 5

(Eventi di dubbia classificazione-Clausola di salvaguardia)

1. Nel caso di eventi di dubbia classificazione (in particolare di eventi non immediatamente configurabili come inconvenienti gravi sulla base dell'elenco esemplificativo di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m, del decreto legislativo n. 66/1999), le unità periferiche dell'ENAC possono provvedere, senza preavvisare l'ANSV, al tempestivo rilascio degli aeromobili interessati, previa acquisizione della documentazione ritenuta utile.
2. Le unità periferiche dell'ENAC provvedono a trasmettere all'ANSV la documentazione di cui al comma 1 e, non appena sia disponibile, la relazione sottoscritta dal comandante dell'aeromobile coinvolto nell'evento, acquisita in base a quanto previsto dalla normativa JAR-OPS 1.420 (b) (3) vigente.

Art. 6

(Comunicazione di apertura di inchiesta)

1. L'ANSV comunica all'ENAC ed alle articolazioni periferiche dell'ENAC interessate l'apertura delle inchieste, indicando la classificazione attribuita all'evento.
2. L'ANSV comunica altresì all'ENAC eventuali modifiche alla classificazione originariamente attribuita all'evento.

Art. 7

(Collaborazione istituzionale)

1. L'ENAC, nell'ambito delle inchieste tecniche dell'ANSV, compatibilmente con le risorse disponibili e qualora non sussistano impedimenti di altro genere, può mettere a disposizione della stessa ANSV, su richiesta di quest'ultima, propri esperti a supporto delle inchieste medesime.
2. Allo scopo di agevolare l'assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV, l'ENAC fornisce la piena collaborazione delle proprie strutture. In particolare, le unità periferiche dell'ENAC assicurano agli organi ed agli investigatori dell'ANSV il necessario sostegno logistico entro il sedime aeroportuale per le eventuali attività di inchiesta della stessa.
3. L'ANSV, su richiesta dell'ENAC, qualora non sussistano specifici impedimenti, può consentire l'accredito di osservatori dell'ENAC stesso nelle inchieste tecniche per fini di istituto.

Art. 8

(Coordinamento operativo)

1. ENAC e ANSV, fermi restando i rispettivi ruoli istituzionali e quanto previsto dai rispettivi decreti istitutivi, potranno valutare, quando le circostanze lo richiedano, eventuali azioni comuni da intraprendere nell'immediatezza del verificarsi di particolari incidenti o inconvenienti gravi.

Handwritten signatures and a large bracket-like mark on the right side of the page.

Art. 9

(Relazioni e rapporti d'inchiesta)

1. L'ANSV, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 12 del decreto legislativo n. 66/1999, trasmetterà tempestivamente all'ENAC - e comunque prima della loro diffusione - le relazioni ed i rapporti d'inchiesta deliberati dal Collegio.

Art. 10

(Raccomandazioni di sicurezza)

1. L'ENAC si impegna a mettere in atto le opportune iniziative per valutare le raccomandazioni emanate dall'ANSV, ai fini dell'eventuale recepimento o, se del caso, per richiedere all'ANSV ulteriori chiarimenti ritenuti necessari.

Art. 11

(Incontri tecnici)

1. L'ENAC e l'ANSV elaborano su base semestrale un calendario di incontri tecnici per l'approfondimento di tematiche di comune interesse.
2. Possono altresì essere costituiti gruppi di studio congiunti ENAC/ANSV per l'approfondimento di problematiche di più ampio interesse relative alla sicurezza del volo.

Art. 12

(Coordinamento e cooperazione in ambito internazionale)

1. Nel caso di riunioni, convegni e gruppi di lavoro in ambito internazionale di specifico interesse per la sicurezza del volo, ENAC e ANSV valuteranno di volta in volta l'opportunità di una partecipazione congiunta.

Art. 13

(Modifica del protocollo d'intesa)

1. Il presente protocollo d'intesa è suscettibile di modifiche quando ciò si renda necessario per esigenze dell'ENAC o dell'ANSV.

Roma,

3 settembre 2003

Per l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Per l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo

Il Commissario straordinario
(On. Prof. Vito Ligato)

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

ELENCO INCONVENIENTI

A) Inconvenienti gravi (come definiti dal Decreto L.vo 66/99)

1. Mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo
2. Volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno, evitato di misura
3. Decollo interrotto su pista chiusa o occupata, oppure decollo da una tale pista con separazione marginale degli ostacoli
4. Atterraggio o tentativo di atterraggio su pista chiusa o occupata
5. Grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale
6. Tutti i casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o d'incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti
7. Qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio
8. Avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore non classificata come incidente
9. Malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che ne comprometta gravemente l'operatività
10. Qualsiasi caso di inabilità fisica dell'equipaggio in volo
11. Qualsiasi circostanza relativa al carburante che richieda la dichiarazione di emergenza da parte del pilota
12. Inconvenienti in sede di decollo o atterraggio, quali atterraggio prima della soglia pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale
13. Avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'inviluppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile
14. Avaria di più di un impianto a ridondanza obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione

Allegato 2: Elenco della normativa europea sulla sicurezza aeronautica

- **Regolamento (CEE) 3922/1991** del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile
- **Regolamento (CE) 1702/2003** della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione
- **Regolamento (CE) 2042/2003** della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni
- **Regolamento (CE) 2096/2005** della Commissione del 20 dicembre 2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea
- **Regolamento (CE) 474/2006** della Commissione del 22 marzo 2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio
- **Regolamento (CE) 736/2006** della commissione del 16 maggio 2006, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione
- **Regolamento (CE) 1315/2007** della Commissione dell'8 novembre 2007 sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) 2096/2005
- **Regolamento (CE) 1321/2007** della Commissione del 12 novembre 2007 che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della Direttiva 2003/42/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio

- **Regolamento (CE) 1330/2007** del 24 settembre 2007 che stabilisce le modalità per la diffusione tra le parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile, di cui all'art.7, paragrafo 2 della Direttiva 2003/42/ CE del parlamento Europeo e del Consiglio
- **Regolamento (CE) 216/2008** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE
- **Regolamento (CE) 351/2008** della Commissione del 16 aprile 2008 recante modalità di esecuzione della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla definizione delle priorità per le ispezioni a terra degli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari
- **Regolamento (CE) 691/2010** del 29 luglio 2010 che istituisce un sistema di prestazione per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi per la navigazione aerea.
- **Regolamento (UE) 996/2010** del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Allegato 3: Provvedimento di designazione dell'Accountable Executive per lo State Safety Programme dell'Italia

M_INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.U.0045238.13-12-2011



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M_INF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0045238-13/12/2011-USCITA

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

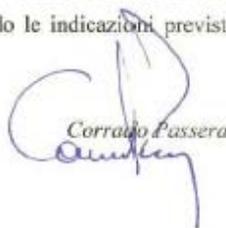
e p.c. Prof. Vito Riggio
Presidente dell'ENAC
Viale Castro Pretorio, 118
ROMA

Direzione Generale per gli aeroporti
ed il trasporto aereo
Viale dell'Arte, 16
ROMA

Oggetto: Designazione dell'Accountable Executive per lo State Safety Programme.

In riferimento alla Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con D.Lgs. 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, ed in particolare a quanto previsto dagli Annessi ICAO 1, 6, 8, 11, 13 e 14, nonché in relazione al documento ICAO n. 9856 "Safety Management Manual", considerato che lo Stato italiano ha l'onere di identificare e nominare un *Accountable Executive* per lo *State Safety Programme*, si comunica che la S.V. è stata designata quale *Accountable Executive* per lo *State Safety Programme* dello Stato italiano.

Si invitata a divulgare la presente designazione agli Enti ed Organismi interessati al fine di poter concretamente operare secondo le indicazioni previste dalla normativa sopra citata.


Corrado Passera

Ringraziamenti

La prima edizione del presente “**Programma Nazionale Italiano della Sicurezza Aeronautica**” è stata elaborata dal seguente Gruppo di Lavoro coordinato da **Giuseppina Lacriola**:

Gabriella Bruni
Francesca Colopi
Rosario Concilio
Cosimo Corsa
Giuseppe Criniti
Franco D’Amico
Antonio Fontana
Amedeo Marzano
Agnese Palma
Gianni Semenzato
Elisabetta Tiberini

Al gruppo di lavoro hanno partecipato **Maurizio Piccolo** della Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e **Mario Colavita** dell’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo.

L’ENAC esprime il proprio apprezzamento e ringraziamento alla dott.ssa Lacriola e a tutti i membri del gruppo di lavoro, per aver consentito con la loro attività la realizzazione del presente documento.