

# STATE PLAN FOR AVIATION SAFETY

---

2021  
2025



# Introduzione



Lo **State Plan for Aviation Safety (SPAS)** è il piano attuativo dello State Safety Programme - Italy.

L'esperienza maturata con le precedenti edizioni del piano ha evidenziato la necessità di definire sempre meglio le azioni in materia di safety, così da orientare verso obiettivi coordinati e condivisi le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della safety nel settore dell'aviazione civile.

In quest'ottica, la pubblicazione da parte di EASA dell'edizione 2021-2025 dell'European Plan for Aviation Safety (EPAS) ha rappresentato l'occasione per consolidare l'impostazione del documento che, come richiesto dall'art.8 del regolamento (EU) 2018/1139, deve recepire le indicazioni contenute nell'EPAS. In tale ottica lo SPAS comprende, quindi, anche il piano normativo dell'ente, che ne è ormai parte integrante.

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

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

Il Direttore Generale  
*Alessio Quaranta*



# Sommario

|           |   |
|-----------|---|
| <b>3</b>  | 1. Obiettivi  |
| <b>4</b>  | 2. Il processo di Safety Management dell'ENAC                 |
| <b>5</b>  | 3. Il Safety Board  |
| <b>6</b>  | 4. L'European Plan for Aviation Safety (EPAS)                 |
| <b>8</b>  | 5. Il Mandatory Occurrence Reporting                          |
| <b>9</b>  | 6. L'European Risk Classification Scheme (ERCS)               |
| <b>10</b> | 7. Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS)                   |
| <b>11</b> | 8. Le azioni di Safety  |
| <b>13</b> | 9. Il Piano Normativo   |
| <b>14</b> | Allegato 1 - Lista degli acronimi                             |
| <b>16</b> | Allegato 2 - Lista delle azioni derivanti dall'Epas 2021-2025 |
| <b>18</b> | Allegato 3 - Lista delle azioni nazionali                     |
| <b>20</b> | Allegato 4 - Piano Normativo                                  |
| <b>24</b> | Allegato 5 - Sigle strutture ENAC                             |

# Obiettivi

**01**

Il **Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile (State Safety Programme - Italy o SSP-Italy)** è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento di un sempre più elevato livello di Safety Performance attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.

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

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

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

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

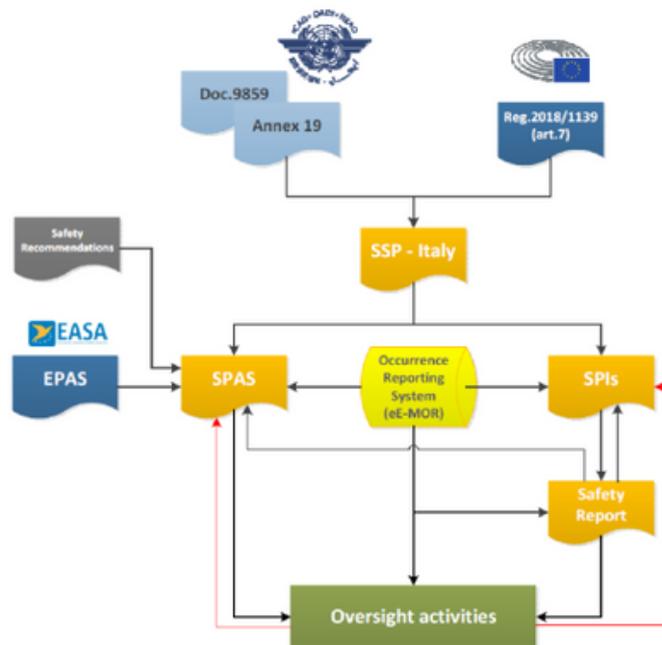
- Attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme - Italy
- Soddisfare il requisito dell'art. 8 del regolamento (EU) 2018/1139
- Mettere in atto le *safety actions* attribuite agli stati membri da parte di EASA attraverso l'EPAS
- Mettere in atto le *safety actions* individuate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

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

# Il processo di Safety Management dell'ENAC

02

Il processo di Safety Management dell'ENAC ha lo scopo di individuare i rischi principali delle attività aeronautiche e di individuare e mettere in atto le necessarie azioni di mitigazione. Esso è costituito da una serie di attività che sono descritte nei documenti di Safety (SSP, SPAS, SPI e Safety Report) che hanno tra di loro una stretta interconnessione, così come viene mostrato nel seguente schema:



Il processo di Safety Management, che è strettamente connesso alle attività di Oversight esercitate dall'ENAC, è gestito e coordinato, per conto del Direttore Generale, dalla Funzione Organizzativa Safety che si interfaccia con le strutture sia interne che esterne coinvolte in tale processo.

# Il Safety Board

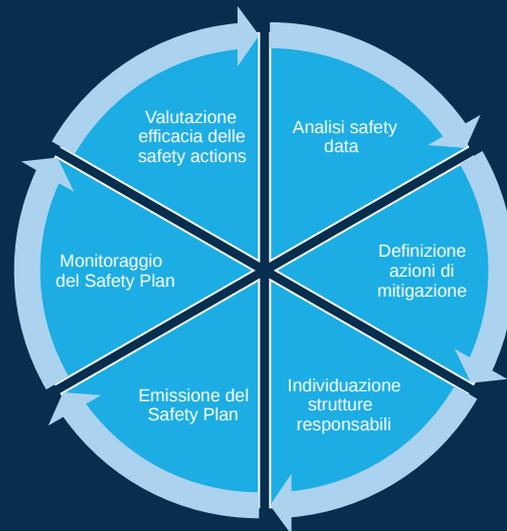
03

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

I membri del Safety Board hanno pertanto il compito di:

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

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



I *Safety Data* resi disponibili al comitato sono principalmente quelli che provengono dal sistema eE-MOR (vedi par. 5) e dalle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), ma comprendono anche ogni altra informazione raccolta nell'ambito delle attività di oversight effettuate dall'ente.

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



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



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

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

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

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



EVT - Evaluation Tasks



MST - Member State Tasks



RES - Research Tasks



RMT - Rulemaking Tasks



SPT - Safety Promotion Tasks

Le azioni codificate come MST sono a carico delle NAA dei paesi membri e debbono essere quindi recepite nello SPAS.

L'edizione 2021-2025 dell'EPAS è disponibile nel sito EASA all'indirizzo <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-2021-2025>.

# Il Mandatory Occurrence Reporting

05

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

Il sistema elettronico di raccolta e conservazione delle segnalazioni obbligatorie dell'ENAC **eE-MOR (electronic ENAC - Mandatory Occurrence Reporting)** è descritto in un'apposita sezione del sito ENAC all'indirizzo <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety/segnalazione-eventi-aeronautici-sistema-ee-mor>.

Il numero delle segnalazioni obbligatorie è aumentato costantemente dall'entrata in vigore del regolamento (EU) 376/2014 fino al 2019<sup>1</sup>; esse, pertanto, forniscono un'ampia base dati alla quale il Safety Board può attingere per effettuare le valutazioni per l'individuazione delle aree di rischio da inserire nello SPAS.



I dati raccolti dal sistema eE-MOR vengono preventivamente analizzati dalla Funzione Organizzativa Safety al fine di individuare, su base nazionale, potenziali aree di rischio non gestite nell'ambito dello SRM di EASA e, quindi, non coperte dalle azioni richieste da EASA nell'EPAS. I risultati di tale analisi vengono portati a conoscenza del Safety Board che può così effettuare le attività descritte nel paragrafo 3.

Inoltre, tali dati vengono utilizzati per la misurazione dei Safety Performance Indicators e dei Safety Performance Targets.

È peraltro da segnalare che, a partire dal gennaio 2021 è stato deliberato dalla Unione Europea e da EASA il nuovo sistema ECCAIRS 2 che sostituisce la precedente versione di Eccairs sulla base del quale è stato costituito il sistema eE-MOR.

ECCAIRS 2 è però ancora in fase di implementazione e la cosiddetta "fase di stabilizzazione" dovrebbe concludersi entro l'estate 2021. Per questo motivo è previsto che nella seconda parte dell'anno il sistema eE-MOR dovrà essere completamente rivisto ed aggiornato.

<sup>1</sup>Nel corso del 2020, a causa della pandemia di COVID ed alla conseguente drastica diminuzione del traffico aereo, il numero delle segnalazioni si è ridotto di circa il 50 % ritornando, sostanzialmente ai valori del 2016.

# L'European Risk Classification Scheme (ERCS)



L'11 Dicembre 2020 è stato pubblicato il regolamento (EU) 2020/2034. Esso prescrive dal 1° gennaio 2021 l'obbligo dell'utilizzo dell'**European Risk Classification Scheme (ERCS)** da parte dei paesi membri UE. Il regolamento (EU) 2020/2034 è un "atto delegato" della Commissione Europea ed è stato emesso per soddisfare il requisito del comma 5 dell'art.7 del regolamento (EU) 376/2014.

Peraltro, esso avrebbe dovuto essere integrato da un'Implementig Rule che verrà, però, pubblicata solo nella seconda parte dell'anno 2021. Per questa ragione l'ERCS di fatto non è ancora applicabile; al momento della pubblicazione del presente documento si prevede che l'ERCS non possa essere entrare in vigore prima del 1° gennaio 2022.

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

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

L'applicazione dell'ERCS renderà peraltro necessario modificare lo schema del processo di Safety Management dell'ENAC descritto nel paragrafo 2 introducendo una ulteriore fase relativa alla valutazione di rischio degli eventi.

# Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS)

07

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

Lo SPAS ha lo stesso periodo di validità della corrispondente edizione dell'EPAS e, per questo motivo, il piano descritto nel presente documento è relativo al quinquennio 2021-2025.

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

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

Lo SPAS viene predisposto dalla Funzione Organizzativa Safety; esso viene quindi sottoposto dapprima alla consultazione del Safety Board e poi alla consultazione degli Stakeholder dello State Safety Programme - Italy per eventuali modifiche e/o integrazioni. Lo SPAS viene quindi adottato dal Direttore Generale.

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

# Le azioni di Safety

08

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

La prima tabella (all. 2) riepiloga le azioni che discendono direttamente dall'EPAS, specifica le funzioni organizzative ENAC responsabili della loro attuazione ed i relativi periodi di attuazione. In questa tabella le azioni sono state codificate con il codice originale EASA per motivi di tracciabilità.

La seconda tabella (all. 3) è invece costituita dalle azioni scaturite dall'analisi condotta a livello nazionale dal Safety Board sulla base dei safety data disponibili. Le azioni sono state codificate in tre categorie: **ENS.xxx** (ENAC Systemic), **ENO.xxx** (ENAC Operational) e **ENE.xxx** (ENAC Emerging). Nella prima categoria sono comprese le azioni che agiscono a livello di sistema aviazione civile, nella seconda ci sono le azioni che derivano da problematiche tipicamente operative, mentre nella terza sono comprese quelle relative a tematiche innovative. Nella tabella vengono specificate: l'azione prevista, le funzioni organizzative ENAC responsabili della loro attuazione, la data di conclusione ed il risultato atteso.

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



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

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

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

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

La terza tabella (all. 4) è costituita dalle azioni del Piano Normativo che vengono gestite dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea. A tale riguardo occorre peraltro segnalare che alcune azioni del Piano Normativo scaturiscono direttamente dalle azioni comprese nelle tabelle 1 e 2 con le quali vanno pertanto ad integrarsi.

# Il Piano Normativo

09

Il **Piano Normativo** (rif. all.4) è parte integrante dello SPAS. Esso viene emesso dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea ed è costituito dal programma di sviluppo della normativa che l'ENAC, ferme restando le prerogative di EASA, intende emettere per raggiungere i livelli di safety stabiliti. Il **Piano Normativo** è costituito quindi da una serie di azioni di regolazione (emissione/revisione/abrogazione di regolamenti e circolari). Esso copre lo stesso periodo di validità dello SPAS e, pertanto, l'ultima edizione fa riferimento al quinquennio 2021-2025.

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

Il monitoraggio delle azioni previste nel Piano Normativo viene effettuato dalla Direzione Centrale Regolazione Aerea.

Per ciascuna azione dello SPAS vengono indicate, in un'apposita colonna, le corrispondenti azioni normative, qualora applicabili.

# Lista degli acronimi

## ALLEGATO 01

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

|              |   |
|--------------|---|
| <b>GASP</b>  | Global Aviation Safety Programme                            |
| <b>GM</b>    | Guidance Material   |
| <b>ICAO</b>  | International Civil Aviation Organisation                   |
| <b>IFR</b>   | Instrumental Flight Rule                                    |
| <b>JAR</b>   | Joint Aviation Requirement                                  |
| <b>LAGS</b>  | Liquids, Aerosols and Gels                                  |
| <b>LAPL</b>  | Light Airplane Pilot Licence                                |
| <b>LEDS</b>  | Liquid Explosive Detection System                           |
| <b>LOC-I</b> | Loss of Control – In Flight                                 |
| <b>MAC</b>   | Mid Air Collision   |
| <b>MAGOQ</b> | Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità |
| <b>MS</b>    | Member State  |
| <b>MST</b>   | Member State Task   |
| <b>MTOM</b>  | Maximum Take-Off Mass                                       |
| <b>MXP</b>   | Aeroporto di Malpensa                                       |
| <b>NAA</b>   | National Aviation Authority                                 |
| <b>NCC</b>   | Non Commercial Complex                                      |
| <b>NCO</b>   | Non Commercial Operations                                   |
| <b>OPS</b>   | Operations  |
| <b>NVG</b>   | Night Vision Goggles  |
| <b>PBN</b>   | Performance Based Navigation                                |
| <b>PBO</b>   | Performance Based Oversight                                 |
| <b>PNS</b>   | Piano Nazionale della Sicurezza                             |
| <b>POA</b>   | Production Organisation Approval                            |
| <b>RES</b>   | Research/Study (azione di studio o ricerca)                 |
| <b>RESA</b>  | Runway End Safety Area                                      |
| <b>RM</b>    | Rulemaking (azione di regolamentazione)                     |
| <b>RPAS</b>  | Remotely Piloted Aircraft System (vedi SAPR)                |
| <b>SAPR</b>  | Sistema a Pilotaggio Remoto                                 |
| <b>SARP</b>  | Standards and Recommended Practices                         |
| <b>SB</b>    | Safety Board  |
| <b>SERA</b>  | Standardised European Rules of the Air                      |
| <b>SESAR</b> | Single European Sky ATM Research                            |
| <b>SMICG</b> | SAFETY MANAGEMENT INTERNATIONAL COLLABORATION GROUP         |
| <b>SMS</b>   | Safety Management System                                    |
| <b>SPAS</b>  | State Plan for Aviation Safety                              |
| <b>SPI</b>   | Safety Performance Indicator                                |
| <b>SPO</b>   | Special Operations  |
| <b>SPT</b>   | Safety Performance Target                                   |
| <b>SRM</b>   | Safety Risk Management                                      |
| <b>SRP</b>   | Safety Risk Process   |
| <b>SSP</b>   | State Safety Programme                                      |
| <b>SSR</b>   | Secondary Surveillance Radar                                |
| <b>TSA</b>   | Transportation Security Administration                      |
| <b>UTM</b>   | Unmanned Traffic Management                                 |
| <b>V.EL.</b> | Velivoli Elementari   |

# Lista delle azioni derivanti dall'EPAS 2021-2025

## ALLEGATO 02

| Rif.       | Azione  | Stakeholders interessati                        | Struttura ENAC referente | Conclusione prevista           | Materiale prodotto (Deliverable)  | Azione normativa |
|------------|---|---|--------------------------|--------------------------------|---|------------------|
| MST.001    | Member States to give priority to the work on SSPs  | Tutti   | DG                       | 2025                           | SSP effectively implemented   | NA               |
| MST.002    | Promotion of SMS  | Tutti   | DSY                      | Continuo                       | Guidance/training material/best practices   | NA               |
| MST.003    | Member States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programmes  | AOC holders (CAT)                               | RPO                      | Continuo                       | Report on activities performed to promote FDM   | NA               |
| MST.015    | Helicopter safety events  | Helicopter Operators                            | TAA                      | Continuo                       | Workshop  | NA               |
| MST.025    | Improve the dissemination of safety messages  | General Aviation (GA)                           | DSY                      | Continuo                       | Safety workshops and safety days/evenings   | NA               |
| MST.026    | SMS assessment  | Tutti   | DSY                      | Continuo con reporting annuale | Feedback on the use of the tool<br>Feedback on the status of SMS compliance and performance | NA               |
| MST.027    | Develop of Safety Culture in GA   | General Aviation (GA)                           | DSY                      | Continuo                       | Provisions to facilitate and promote safety culture as part of SSP/SPAS                     | NA               |
| MST.029    | Implementation of SESAR runway safety solutions   | Aerodrome operators, AOC holders, ANSPs and CAs | RAS                      | 2021                           | SPAS established  | NA               |
| MST.030    | Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal manoeuvring areas | ANSP  | RAS                      | 2021                           | SPAS established  | NA               |
| MST.031    | Implementation of SESAR solutions aiming to facilitate safe instrument flight rules operations                              | Helicopter Operators                            | RAS                      | 2025                           | IFR routes/report   | NA               |
| MST.032(a) | Availability of adequate personnel in CAs   | Tutti   | DG                       | 2021                           | SPAS established  | NA               |
| MST.032(b) | Cooperative oversight in all sectors  | Tutti   | TAA                      | 2021                           | SPAS established  | NA               |
| MST.032(c) | Organisations management system in all sectors  | Tutti   | TAA                      | 2021                           | SPAS established  | NA               |

| Rif.    | Azione  | Stakeholders interessati  | Struttura ENAC referente | Conclusione prevista | Materiale prodotto (Deliverable)                     | Azione normativa |
|---------|---|---|--------------------------|----------------------|--|------------------|
| MST.033 | Language proficiency requirements — share best practices, to identify areas for improvement for the uniform and harmonised language proficiency requirements implementation | Member States, ANSPs, ATCOs, training organisations, pilot licence holders and students | RPO                      | Continuo             | Feedback on the implementation status                | NA               |
| MST.034 | Oversight capabilities/focus area: flight time specification schemes  | AOC holders (CAT)   | RPO                      | 2021                 | Report on actions implemented to foster capabilities | NA               |
| MST.035 | Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147  | CAs, AMTOs  | RNA                      | Continuo             | Feedback on the implementation status                | NA               |
| MST.036 | PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus  | Training organisations, pilot licence holders and students                              | RPO                      | 2021                 | Syllabus updated                                     | NA               |
| MST.037 | Foster a common understanding and oversight of Human Factors  | ENAC  | RAA                      | 2023                 | Training performed                                   | NA               |
| MST.038 | Airspace complexity and traffic congestion  | ANSPs, ATCOs, training organisations, pilot licence holders and students                | RAS                      | 2023                 | Italian Airspace re-evaluated                        | 49               |

# Lista delle azioni nazionali

## ALLEGATO 03

| Rif.    | Azione  | Stakeholders interessati                         | Struttura ENAC referente | Conclusione prevista | Risultato atteso  | Azione normativa |
|---------|---|--|--------------------------|----------------------|---|------------------|
| ENS.003 | Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota   | Helicopter Operators                             | RAS                      | 2022                 | Aumento della situational awareness dei piloti  | NA               |
| ENS.004 | Disciplina dei surroundings aeroportuali  | Aerodrome operators                              | RAS                      | 2021                 | Emissione regolamento   | 38               |
| ENS.005 | Introduzione dei principi e delle metodologie di risk management in tutti i settori organizzativi dell'Ente in accordo al modello EASA  | ENAC   | DG                       | Continuo             | Applicazione dei criteri di Risk Management per la gestione dei processi lavorativi       | NA               |
| ENS.008 | Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO   | ENAC   | RAA                      | Continuo             | Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO | NA               |
| ENS.009 | Adeguamento dei Safety Performance Indicator (SPIs)   | ENAC   | DSY                      | Continuo             | Aggiornamento dei Safety Performance Indicator dell'ENAC                                  | NA               |
| ENS.010 | Adeguamento e aggiornamento AIP   | Aerodrome operators, AOC holders, Aircrew, ANSPs | RAS                      | Continuo             | AIP aggiornato  | NA               |
| ENS.011 | Stipula di un accordo con la magistratura sulla Just Culture  | ENAC, Magistratura                               | DGL                      | 2021                 | Accordo con la magistratura   | NA               |
| ENO.001 | Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta  | Aerodrome operators                              | TOP                      | 2021                 | Mappatura ostacoli e pubblicazione in AIP   | NA               |
| ENO.002 | Misure di mitigazione del rischio di wildlife strike  | Aerodrome operators                              | TAA                      | Continuo             | Implementazione di policies per aumentare l'awareness e la mitigazione del fenomeno       | NA               |
| ENO.003 | <b>Dangerous Goods.</b><br>Riordino delle attività di autorizzazione al sorvolo/scalo, rilascio delle deroghe, oversight sulla filiera e sensibilizzazione degli attori emergenti (ad es. GA, SAPR) | Tutti  | RPO                      | 2022                 | Emissione normativa<br>Attività di Safety Promotion<br>Oversight                          | 70               |
| ENE.001 | Dispositivi per la decelerazione/riduzione delle distanze di arresto negli aeroporti con RESA non regolamentare   | Aerodrome operators                              | TPP                      | 2022                 | Applicazione piano per gli aeroporti interessati  | NA               |

| Rif.    | Azione  | Stakeholders interessati   | Struttura ENAC referente | Conclusione prevista | Risultato atteso   | Azione normativa |
|---------|---|----------------------------|--------------------------|----------------------|--|------------------|
| ENE.003 | Applicazione delle metodologie di PBO (Performance Based Oversight) | Tutti                      | TAA                      | Continuo             |  | NA               |
| ENE.004 | Remote Tower operation  | ANSPs                      | TSA                      | 2022                 | Piena operatività  | NA               |
| ENE.005 | Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)           | APR Operators, ANSPs       | RAS                      | 2022                 | Operatività del sistema UTM  | NA               |
| ENE.006 | Voli suborbitali  | Aerodrome Operators, ANSPs | RAA                      | 2022                 | Quadro regolatorio per consentire le operazioni di trasporto commerciale suborbitale   | 41               |
| ENE.007 | Cybersecurity   | Tutti                      | RSE                      | 2024                 | Aumento della consapevolezza del personale che lavora nel settore dell'aviazione civile alle problematiche della cybersecurity                                 | NA               |
| ENE.008 | Sustainable Alternative Fuel (SAF)                                  | Operators                  | RNA                      | 2025                 | Favorire, attraverso la gestione dell'Osservatorio nazionale Sustainable Alternative Fuel un ecosistema nazionale per favorire lo sviluppo e diffusione di SAF | NA               |
| ENE.009 | Advanced Air Mobility   | Tutti                      | DG                       | 2025                 | Definizione di una road map e un piano strategico per l'implementazione di una nuova mobilità aerea sostenibile  | NA               |

# Piano Normativo

## ALLEGATO 04

| N.* | Oggetto dell'azione   | Azione       | Struttura  | Priorità | Fine |
|-----|---|--------------|------------|----------|------|
| 1   | Emdt. 1 del Regolamento - "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra"   | Revisione    | RTA        | ALTA     | 2021 |
| 2   | Circolare APT-02B - "Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra"  | Revisione    | RTA        | ALTA     | 2021 |
| 3   | Circolare EAL-04A - "Titolari di licenza per lo svolgimento di servizi di Lavoro Aereo. Noleggio aeromobili"  | Abrogazione  | RTA<br>RPO | ALTA     | 2021 |
| 4   | Circolare APT-23A - "Procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni del Regolamento (CE) 261/2004"<br>All. 4 Circolare GEN-02A - "Applicazione del Regolamento (CE) n.1107/2006 e qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta nel trasporto aereo"  | Revisione    | RTA        | ALTA     | 2021 |
| 5   | Circolare APT-26 - "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale"  | Revisione    | RTA        | ALTA     | 2022 |
| 6   | Circolare EAL-17A - "Attuazione del regolamento (CE) n. 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio"  | Revisione    | RTA<br>RPO | BASSA    | 2022 |
| 7   | Regolamento per la gestione delle liste di attesa   | Emissione    | RTA        | BASSA    | 2023 |
| 8   | Circolare SEC-01A - Certificazione degli istruttori   | Revisione    | RSE        | ALTA     | 2022 |
| 9   | Circolare SEC-02 - Affidamento dei servizi di controllo di sicurezza esistenti nell'ambito aeroportuale. Procedure operative per le Direzioni di Circostrizione Aeroportuale.<br>Circolare SEC-03 - Modalità per l'accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e dei requisiti professionali degli addetti alla sicurezza. Programma di formazione professionale per gli addetti ai controlli di sicurezza. Certificato di "addetto alla sicurezza" | Unificazione | RSE        | ALTA     | 2022 |
| 11  | Circolare SEC-05A - Contenuti e procedure di formazione per la Security   | Revisione    | RSE        | ALTA     | 2021 |
| 12  | Circolare SEC-06 - Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate  | Revisione    | RSE        | ALTA     | 2023 |
| 15  | Circolare SEC-09 - Validatori della sicurezza dell'Aviazione Civile UE  | Revisione    | RSE        | ALTA     | 2022 |

\*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

| N.* | Oggetto dell'azione   | Azione    | Struttura  | Priorità    | Fine |
|-----|---|-----------|------------|-------------|------|
| 19  | Regolamento Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione soggetti a regolamentazione nazionale            | Emissione | RNA        | MEDIA       | 2021 |
| 20  | Regolamento mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze di aeromobili soggetti a regolamentazione nazionale, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni | Emissione | RNA        | MEDIA       | 2021 |
| 22  | Circolare NAV-11D - "Licenza Esercizio Stazione Radio"  | Revisione | RNA        | ALTA        | 2021 |
| 23  | Circolare NAV-15F - "Aeromobili da amatore e aeromobili storici"  | Revisione | RNA        | MEDIA       | 2021 |
| 24  | Circolare NAV-16D - "Paracadute da salvataggio e ausiliari"   | Revisione | RNA        | MEDIA/BASSA | 2022 |
| 25  | Circolare NAV-32E - "Permessi di volo e attività sperimentale"  | Revisione | RNA        | MEDIA       | 2021 |
| 26  | Circolare NAV-45E - "Imprese di Produzione secondo Parte 21 Capitoli F & G (POA)"   | Revisione | RNA        | BASSA       | 2021 |
| 28  | Circolare NAV-56 - "Procedure di approvazione dei corsi di addestramento aeronautico"   | Revisione | RNA        | MEDIA/BASSA | 2021 |
| 33  | Regolamento Licenza di Operatore del Servizio di informazioni Volo (FIS) Ed. n. 2 del 26 febbraio 2015  | Revisione | RAS        | ALTA        | 2021 |
| 36  | Regolamento Aeroporti non <i>under EASA SCOPE</i>   | Emissione | RAS        | BASSA       | 2023 |
| 37  | Regolamento Servizio Informazioni Aeronautiche  | Revisione | RAS        | ALTA        | 2021 |
| 38  | Regolamento salvaguardia dei dintorni aeroportuali (Regolamento Surroundings)   | Emissione | RAS        | ALTA        | 2021 |
| 39  | Regolamento Carte Aeronautiche  | Emissione | RAS        | MEDIA       | 2022 |
| 41  | Regolamento "Voli suborbitali"  | Emissione | RAS        | ALTA        | 2021 |
| 42  | Regolamento Procedure strumentali di volo - Edizione 1 del 18/07/2011   | Revisione | RAS<br>TSA | BASSA       | 2022 |
| 43  | Circolare APT 18A del 30 gennaio 2008. Piani di emergenza aeroportuale - incidente aereo  | Revisione | TAA<br>EAA | ALTA        | 2022 |
| 44  | Circolare APT-21 - "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali"   | Revisione | TAA        | MEDIA       | 2022 |
| 45  | Circolare APT-35 del 21 dicembre 2011. Esercizio dell'Alta Vigilanza da parte dell'ENAC   | Revisione | TAA        | MEDIA       | 2023 |
| 46  | Circolare ATM 01A - Applicazione del Regolamento (CE) 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo  | Revisione | RAS        | ALTA        | 2022 |
| 49  | Circolare ATM-06A - Criteri di protezione e separazione per la progettazione degli spazi aerei  | Revisione | RAS        | MEDIA       | 2021 |
| 50  | Circolare ATM-07 - "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità"  | Revisione | RAS<br>RPO | ALTA        | 2021 |

\*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

| N.* | Oggetto dell'azione  | Azione      | Struttura                | Priorità | Fine |
|-----|--|-------------|--------------------------|----------|------|
| 52  | Circolare sorveglianza dei surroundings aeroportuali   | Emissione   | RAS                      | MEDIA    | 2022 |
| 53  | Circolare "Operatività degli Aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme e degli spazi aerei interessati in presenza di eruzione dello Stromboli"   | Emissione   | RAS                      | MEDIA    | 2021 |
| 54  | Circolare "Operatività degli aeroporti e degli spazi aerei interessati in presenza di eruzione di vulcani campani"   | Emissione   | RAS                      | MEDIA    | 2022 |
| 56  | Circolare "Massive Diversion"  | Emissione   | RAS<br>RPO               | MEDIA    | 2021 |
| 58  | Circolare Sorveglianza Eliporti  | Emissione   | RAS                      | MEDIA    | 2023 |
| 59  | Regolamento Tecnico ENAC - Titolo Terzo "Esercizio"  | Revisione   | RNA<br>RPO               | ALTA     | 2021 |
| 60  | Regolamento Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale Ed. n. 1 del 30 giugno 2003   | Revisione   | RPO                      | BASSA    | 2022 |
| 62  | Regolamento "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e del Regolamento (UE) n. 255/2010 – Misure interdittive nei confronti dei piloti e degli assistenti di volo | Revisione   | DGL<br>RPO<br>RNA<br>RAS | ALTA     | 2021 |
| 65  | Circolare EAL-07A del 27 luglio 2010 - Noleggio di aeromobili da parte di titolari di licenza di esercizio di servizi aerei  | Revisione   | RTA<br>RPO               | MEDIA    | 2021 |
| 66  | Circolare LIC-08 del 4 gennaio 2005. Libretto di volo JAR - FCL - Caratteristiche e compilazione   | Abrogazione | RPO                      | MEDIA    | 2021 |
| 67  | Circolare LIC-09A del 15 luglio 2009. Esami teorici per il Conseguimento di Licenze Aeronautiche   | Abrogazione | RPO                      | MEDIA    | 2022 |
| 70  | Circolare MPE Registrazione Organizzazioni di Addestramento per Trasporto Aereo di merci Pericolose  | Emissione   | RPO                      | ALTA     | 2021 |
| 71  | Circolare OPV-23A del 11 luglio 2011. Certificazione degli Operatori di Lavoro Aereo   | Abrogazione | RPO                      | BASSA    | 2022 |
| 72  | Circolare LIC-05 del 4 gennaio 2005 – Rilascio Licenza di Paracadutista  | Abrogazione | RPO                      | BASSA    | 2022 |
| 74  | Circolare MED-02 "Programmi di supporto tra Pari (Peer Support Program). Implementazione dei programmi di supporto e procedure applicabili"  | Emissione   | MED                      | ALTA     | 2021 |
| 75  | Circolare MED "Visite aeromediche ed informatizzazione delle certificazioni mediche"   | Emissione   | MED                      | BASSA    | 2021 |
| 78  | Linea Guida "Sistemi di rivelazione di droni all'interno o in prossimità degli aeroporti"  | Emissione   | RNA                      | MEDIA    | 2021 |
| 79  | Circolare LIC-12 - Procedure per l'attuazione dell'art. 20 - Comma 1 del Regolamento per il rilascio e rinnovo delle licenze di paracadutismo  | Abrogazione | RPO                      | MEDIA    | 2021 |
| 80  | Regolamento: abilitazione di istruttore di volo su aliante   | Abrogazione | RPO                      | MEDIA    | 2021 |

\*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

| N.* | Oggetto dell'azione   | Azione    | Struttura | Priorità | Fine |
|-----|---|-----------|-----------|----------|------|
| 81  | Regolamento sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna ed.2 emdt. 1 del 2017 | Revisione | RPO       | ALTA     | 2021 |
| 82  | Regolamento Integrativo al Capo Q   | Emissione | RPO       | ALTA     | 2021 |
| 83  | Regolamento FTL per elitaxi   | Emissione | RPO       | MEDIA    | 2022 |
| 84  | Regolamento FTL per ATO   | Emissione | RPO       | MEDIA    | 2022 |
| 85  | Regolamento "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel Regolamento (UE) 965/2012"  | Revisione | RPO       | MEDIA    | 2022 |
| 86  | Circolare SEC-10 - Emissione tesserino identificativo di membro di equipaggio dell'Unione – Crew Identification Card  | Emissione | RSE       | MEDIA    | 2022 |
| 87  | Regolamento Volo di elicotteri su ambiente ostile   | Emissione | RPO       | MEDIA    | 2022 |
| 88  | Circolare GEN-01D - "La segnalazione degli eventi aeronautici. Il sistema eE-MOR"   | Revisione | DSY       | ALTA     | 2021 |

\*Le numerazioni non presenti si riferiscono ad azioni già concluse.

# Sigle strutture ENAC

## ALLEGATO 05

| Sigla      | Direzione   |
|------------|---|
| <b>DG</b>  | Direzione Generale                                |
| <b>DGL</b> | Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso        |
| <b>DSY</b> | Funzione Organizzativa Safety                     |
| <b>EAA</b> | Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti |
| <b>EGA</b> | Direzione Sviluppo Gestione e Vigilanza Aeroporti |
| <b>MED</b> | Funzione Organizzativa Medicina Aeronautica       |
| <b>RAA</b> | Direzione Centrale Regolazione Aerea              |
| <b>RAS</b> | Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo    |
| <b>RNA</b> | Direzione Regolazione Navigabilità                |
| <b>RPO</b> | Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo |
| <b>RSE</b> | Direzione Security                                |
| <b>RTA</b> | Direzione Regolazione Trasporto Aereo e Ambiente  |
| <b>TAA</b> | Direzione Centrale Vigilanza Tecnica              |
| <b>TOP</b> | Direzione Operatività Aeroporti                   |
| <b>TPP</b> | Direzione Pianificazione e Progetti               |
| <b>TSA</b> | Direzione Gestione Spazio Aereo                   |
| <b>VDG</b> | Vice Direzione Generale                           |

Per ulteriori informazioni in materia di Flight Safety:  
[www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety](http://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/flight-safety)

**State Plan for Aviation Safety (SPAS)**

Elaborazione del documento:  
Funzione Organizzativa Safety ENAC  
[safety@enac.gov.it](mailto:safety@enac.gov.it)

Grafica e impaginazione:  
Funzione Organizzativa Comunicazione Istituzionale ENAC



ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
Viale Castro Pretorio, 118  
00185 - Roma  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)