



Agenzia europea per la sicurezza aerea

Relazione generale annuale 2011

Introduzione del presidente del consiglio di amministrazione

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea è stata istituita da un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002; ci stiamo quindi avvicinando al suo decimo anniversario. All'epoca l'organizzazione non esisteva, non aveva personale o locali - in realtà anche quando l'Agenzia diventò operativa alla fine del mese di settembre 2003 il personale era poco numeroso e la struttura organizzativa carente.

L'agenzia impiega attualmente circa 600 persone. Le sue funzioni sono state estese da una concentrazione iniziale sull'aeronavigabilità fino a coprire tutti i settori della sicurezza aerea, incluse le operazioni, il rilascio delle licenze al personale, gli aeroporti e la gestione del traffico aereo. È al centro della raccolta di dati, dell'analisi di sicurezza e della ricerca in Europa; ha un ampio programma di lavoro internazionale in cooperazione con paesi terzi - sia gli Stati confinanti che i paesi al di fuori dell'Europa e prende il suo posto a livello mondiale tra le principali autorità di regolamentazione negli sforzi per aumentare gli standard di sicurezza in tutto il mondo.

Come il resto dell'Europa, nei prossimi anni l'Agenzia deve affrontare delle sfide derivanti dalla situazione economica attuale. Le sue tariffe all'industria, che forniscono la maggior parte del suo reddito, devono riflettere il difficile contesto commerciale in cui opera l'industria. Allo stesso tempo ci sono dei vincoli significativi sul finanziamento comunitario, il quale costituisce la rimanente parte del bilancio dell'AESA.

Quest'anno il consiglio di amministrazione ha concentrato la propria attenzione su tre obiettivi principali:

- a) la transizione dell'Agenzia verso una regolamentazione più proattiva e basata su prove. Ciò è necessario per portare gli standard di sicurezza europei al livello superiore e anche per garantire che le risorse siano concentrate nei settori in cui i benefici potenziali sono i maggiori. Durante il 2011 la Commissione europea ha pubblicato una comunicazione sulla sicurezza aerea, impostando l'orientamento politico per lo sviluppo futuro dell'Agenzia. La comunicazione sottolinea l'importanza di elaborare delle informazioni a livello europeo al fine di identificare i rischi principali e di ridurre tali rischi a un livello accettabile attraverso una varietà di meccanismi, monitorando l'efficacia delle misure di attenuazione e modificandole se necessario;
- b) la necessità per l'Agenzia di operare in stretta collaborazione con la Commissione e gli Stati membri, orchestrando il sistema europeo di sicurezza aerea nel suo complesso. Questo è a causa della sovrapposizione e interdipendenza dei ruoli dei diversi attori, e per garantire che una capacità scarsa sia pienamente utilizzata ovunque essa esista; e
- c) la necessità per l'Agenzia di essere il più efficiente ed efficace possibile nella sua gestione interna.

La presente relazione annuale per il 2011 dimostra ampiamente quanto è stato raggiunto dall'Agenzia in un tempo relativamente breve. È facile dimenticare che l'Agenzia è ancora nella sua fase di sviluppo, dato che in alcuni settori si devono ancora adottare e implementare pienamente delle norme dettagliate. È un risultato notevole aver costituito un'organizzazione di tale forza e diversità senza la stabilità di aver completato il processo formativo. Rendo un vivo omaggio a tutte le persone che a Colonia - presenti e passate - lavorano duramente ed efficacemente per trasformare con successo in realtà quello che i legislatori originali potevano prevedere soltanto a grandi linee.

Michael Smethers

Presidente del consiglio di amministrazione

Introduzione del direttore esecutivo

Nel corso del 2011, la posizione dell'AESA al centro della strategia dell'Unione europea per la sicurezza aerea è stata ulteriormente rafforzata. L'Agenzia ha continuato a lavorare con i soggetti interessati e le organizzazioni partner in modo scientifico e basato sui dati per affrontare i principali fattori che influenzano la sicurezza aerea.

Anche se le statistiche per il 2011 mostrano un miglioramento complessivo modesto dei livelli di sicurezza in tutto il mondo, ci sono state delle importanti differenze regionali in termini di tassi di incidenti. Inoltre, dei fattori particolari, come la perdita di controllo, hanno continuato a contribuire in modo sproporzionato agli incidenti aerei.

A seguito delle conferenze precedenti in materia di addestramento dei piloti e l'impatto del cambiamento climatico sulla sicurezza aerea, la conferenza sulla sicurezza del 2011 dell'AESA ha concentrato l'attenzione sulla prevenzione della perdita di controllo e recupero. La conferenza ha fornito una solida base per ulteriori lavori da parte dell'Agenzia per facilitare l'integrazione delle nuove tecnologie, compresa l'automazione in cabina di pilotaggio.

La responsabilità dell'AESA di fornire un percorso per il lavoro sulla sicurezza in tutti i settori dell'aviazione è stata chiaramente delineata nella comunicazione della Commissione europea sulla "costituzione di un sistema di gestione della sicurezza aerea in Europa". Pubblicato nel mese di ottobre 2011, il documento descrive la strategia per la sicurezza aerea in Europa.

I due pilastri di questa strategia, il Programma europeo per la sicurezza aerea e il Piano europeo per la sicurezza aerea, forniscono il quadro di un sistema europeo di gestione della sicurezza aerea.

Il Piano europeo per la sicurezza aerea fornisce una valutazione della sicurezza e una lista delle azioni corrispondenti. Prodotto dall'AESA, il piano collega dei problemi di sicurezza di alto livello con le azioni che devono essere implementate dalle autorità nazionali, le organizzazioni partner, l'industria e l'AESA stessa. Giunto alla sua seconda edizione, il Piano si basa sul fatto che i problemi di sicurezza attuali possono essere affrontati soltanto se tutti gli attori del sistema lavorano per conseguire lo stesso obiettivo.

L'Agenzia è stata inoltre adattata per lavorare in modo migliore nel quadro attuale basato sul rischio. È stato creato un sistema di rendicontazione interno (IORS) al fine di centralizzare gli eventi segnalati e il follow-up individuale di decisioni e azioni. La banca dati IORS è ora uno strumento fondamentale per il processo decisionale sulla sicurezza basato sui dati in tutti i settori delle attività dell'AESA.

Infine, nel mese di maggio 2011 è entrato in vigore un accordo bilaterale per la sicurezza aerea tra gli Stati Uniti e l'Unione europea. L'entrata in vigore di questo tanto atteso accordo permette ai regolatori e all'industria aeronautica su entrambi i lati dell'Atlantico di beneficiare di un utilizzo più efficiente delle risorse.

Con l'adozione dei primi regolamenti europei in materia di gestione del traffico aereo, l'Agenzia si occupa ora di tutto lo spettro della sicurezza aerea e promuove un approccio sistemico globale: dagli aeromobili agli aeroporti, dalle compagnie aeree alla gestione del traffico aereo. Con il possesso del piano europeo per la sicurezza aerea, l'agenzia è più che mai al centro della strategia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

A mio parere, uno dei principali rischi per il futuro dell'aviazione è la concomitanza di una difficile situazione economica nell'industria aeronautica e la riduzione del personale nelle organizzazioni responsabili per il controllo, che sono entrambe una conseguenza della crisi economica globale. Devono essere fatti degli sforzi per evitare di mettere in bilancio le risorse dedicate ai regolatori e alle autorità di supervisione, al fine di continuare a compiere la nostra

missione e a promuovere il massimo livello possibile di sicurezza dell'aviazione. Questo è il mio messaggio per i nostri capi politici.

Patrick Goudou
Direttore esecutivo

Sommario

INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	2
INTRODUZIONE DEL DIRETTORE ESECUTIVO	3
SOMMARIO	5
INTRODUZIONE	7
L'AGENZIA	8
STRUTTURA ORGANIZZATIVA	9
EVENTI PRINCIPALI DEL 2011	10
CONTROLLO INTERNO E ATTENUAZIONE DEI RISCHI	11
ATTIVITÀ DELL'AGENZIA	14
1. SICUREZZA	14
A. STRATEGIA PER LA SICUREZZA E EASP	14
<i>Obiettivi e campo di applicazione</i>	<i>14</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>14</i>
B. ANALISI DELLA SICUREZZA E RICERCA	15
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>15</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>16</i>
2. REGOLAMENTAZIONE	21
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>21</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>21</i>
3. CONTROLLO	23
A. CONTROLLO DELLA SICUREZZA DEI PRODOTTI	23
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>23</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>23</i>
B. APPROVAZIONI DELLE ORGANIZZAZIONI	25
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>25</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>26</i>
C. ISPEZIONI DEGLI STATI MEMBRI	28
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>28</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>28</i>
D. OPERATORI	30
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>30</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>30</i>
4. COOPERAZIONE INTERNAZIONALE	32
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>32</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>32</i>
5. ATTIVITÀ DI SUPPORTO	33
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>33</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2011</i>	<i>33</i>
<i>Gestione generale</i>	<i>33</i>
<i>Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento</i>	<i>33</i>
<i>Servizi finanziari</i>	<i>33</i>

<i>Servizio giuridico</i>	<i>34</i>
<i>Comunicazioni.....</i>	<i>35</i>
<i>Risorse umane</i>	<i>35</i>
<i>Formazione generale e tecnica</i>	<i>36</i>
<i>Servizi di informazione</i>	<i>37</i>
<i>Servizi aziendali</i>	<i>38</i>
ALLEGATI	39
ALLEGATO 1: DICHIARAZIONE DI AFFIDABILITÀ DELL'ORDINATORE	40
ALLEGATO 2: STUDI E PROGETTI DI RICERCA NEL 2011.....	41
ALLEGATO 3: DECISIONI, PARERI E NPA DEL 2011	43
ALLEGATO 4: RISULTATI FINANZIARI DELL'AGENZIA NEL 2011 (ESECUZIONE DEL BILANCIO DELL'AESA)	45
ALLEGATO 5: PROCEDURE DI ACQUISTO AVVIATE E / O FINALIZZATE NEL 2011	51
ALLEGATO 6: CIFRE E DEMOGRAFIA DEL PERSONALE.....	56
ALLEGATO 7: INDICATORI CHIAVE DI PRESTAZIONE	59
ALLEGATO 8: CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELL'AESA	67
ALLEGATO 9: ELENCO DEGLI ACRONIMI	68

Introduzione¹

Nel 2011 l'Agenzia ha consolidato le sue attività finalizzando la preparazione dei suoi nuovi mandati e responsabilità, inclusa la redazione della normativa e relativi atti non vincolanti (*soft-rules*) per la prima e la seconda estensione. Lo sviluppo delle norme di attuazione per la sicurezza degli aeroporti ha portato alla pubblicazione del relativo NPA nel mese di dicembre 2011. La pubblicazione di varie norme di attuazione dal mese di agosto al mese di dicembre 2011 nel campo della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) ha aperto la strada per l'avvio di ispezioni di standardizzazione dell'AESA in questo campo.

L'Agenzia ha anche continuato allo stesso tempo a rafforzare e promuovere il suo ruolo di fulcro della strategia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. In tale contesto, l'AESA ha fornito supporto alla commissione europea nel definire i progetti di assistenza europei e nello gestire i programmi comunitari, in particolare per i Balcani occidentali, i paesi del Mediterraneo e l'Asia centrale. A seguito dell'entrata in vigore degli accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea (BASA) sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'Unione europea e gli Stati Uniti e tra l'Unione europea e il Canada, rispettivamente, il 1° maggio 2011 e il 26 luglio 2011, sono state organizzate diverse attività di attuazione da parte dell'Agenzia.

L'Agenzia ha inoltre ulteriormente promosso la sua strategia di comunicazione, organizzando il primo forum dei regolatori SAFA e dell'industria e per la prima volta un seminario sulla certificazione con l'industria. Inoltre, gli AD degli aeromobili di grandi dimensioni hanno alta visibilità nei media e l'Agenzia ha posto speciale enfasi sulla definizione e gestione della loro emissione.

L'Agenzia ha anche dimostrato i suoi sforzi verso un miglioramento continuo:

- oltre a conseguire lo standard di certificazione ISO9001:2008 nel 2010, l'AESA ha dato inizio al ciclo di miglioramento continuo del proprio sistema IMS, al fine di mantenere il suo certificato ogni anno;
- la fase pilota IORS è stata lanciata nel mese di ottobre, con il pieno spiegamento del sistema previsto per l'inizio del 2012;
- nel mese di settembre 2011, è stata distribuita la nuova applicazione e banca dati SAFA, che ha permesso alle AAN e agli operatori di avere un accesso diretto on-line alle relazioni SAFA;
- nel campo dell'esternalizzazione della certificazione, è stata lanciata una procedura di appalto per permettere l'esternalizzazione delle attività relative al nuovo mandato sia alle autorità aeronautiche nazionali (AAN) che agli enti qualificati nei primi mesi del 2012.

Infine, dal punto di vista organizzativo, il Dipartimento di esperti e il dipartimento degli standard di volo della direzione "Certificazioni" sono stati fusi, al fine di migliorare la collaborazione tra gli esperti di aeronavigabilità e operativi, portando a un processo più integrato sia della progettazione che degli aspetti di idoneità operativa sotto una gestione centrale dei progetti.

L'Agenzia ha inoltre stabilito un ufficio locale a Bruxelles, con l'apertura di uffici temporanei nella seconda metà dell'anno. Il personale assegnato a Bruxelles è operativo, mentre l'allestimento dei locali permanenti è stato quasi completato.

¹ La relazione generale annuale del 2011 è stata stabilita in conformità all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 216/2008 (regolamento di base). Essa è strutturata in base alle attività principali dell'Agenzia e descrive il modo in cui l'Agenzia ha attuato il programma di lavoro del 2011. Come evidenziato da tabelle dedicate relative a ciascuna attività, quasi tutti gli obiettivi definiti nel programma di lavoro del 2011 sono stati raggiunti alla fine del 2010.

L'Agenzia

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea è l'attore principale del sistema di sicurezza aerea dell'Unione europea costituito dall'Agenzia, la Commissione europea e le autorità aeronautiche nazionali (AAN).

La vostra sicurezza è la nostra missione

La nostra missione è promuovere i più elevati standard comuni di sicurezza e protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile.

Una strategia comune

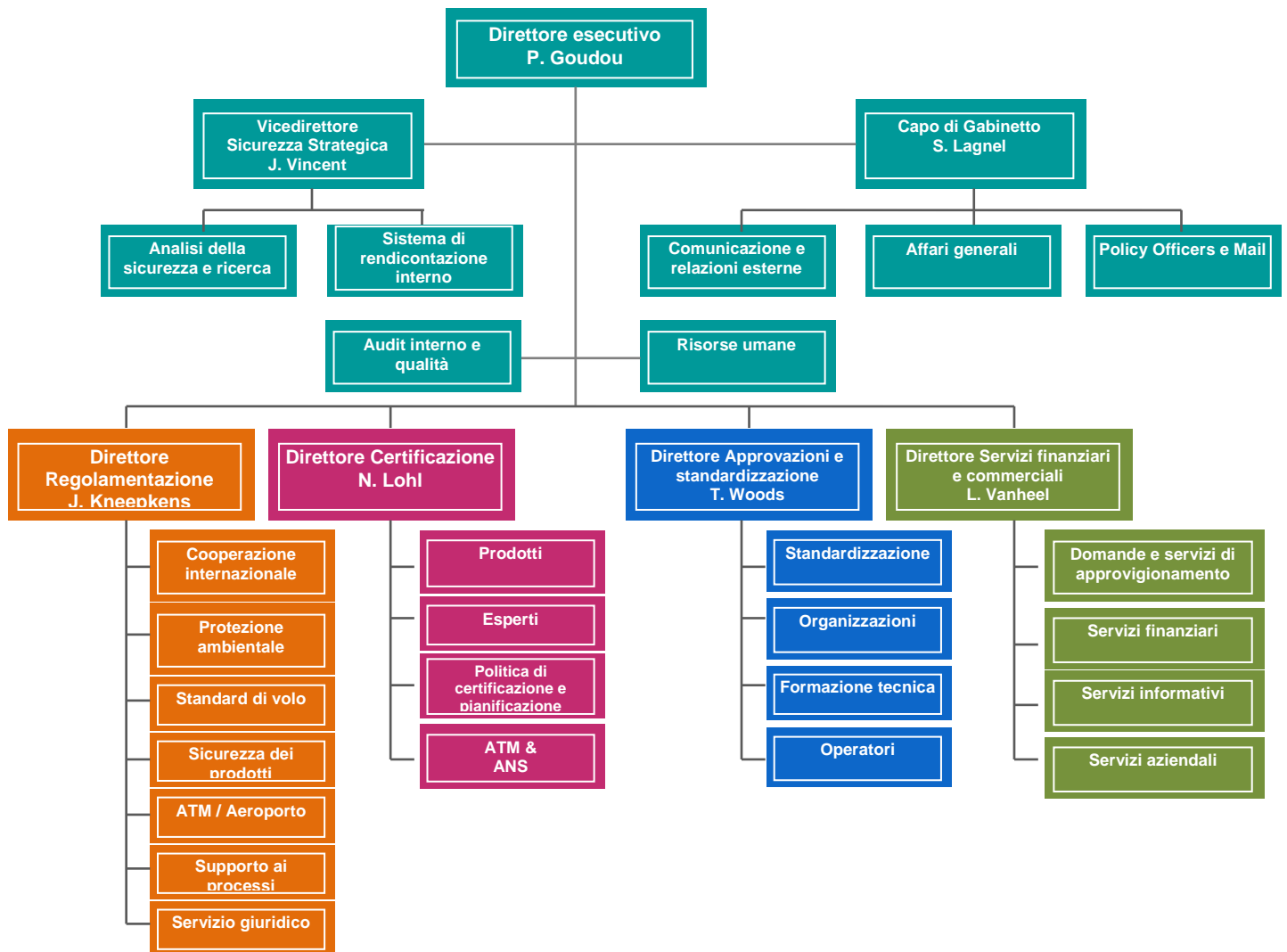
Il trasporto aereo è uno dei mezzi di trasporto più sicuri. Con il continuo crescere del traffico aereo, è necessario uno sforzo comune a livello europeo per mantenere il trasporto aereo sicuro e sostenibile. L'Agenzia sviluppa le norme comuni di sicurezza e ambientali, supervisiona l'implementazione delle norme mediante ispezioni negli Stati membri e fornisce la necessaria competenza tecnica e l'addestramento al sistema. L'Agenzia lavora in stretto contatto con le AAN, le quali svolgono il proprio ruolo nel sistema dell'UE.

I nostri compiti

I compiti principali dell'Agenzia includono:

- Regolamentazione: consiste nel redigere la legislazione relativa alla sicurezza aerea e fornire consulenza tecnica alla Commissione europea e agli Stati membri;
- Ispezioni e addestramento per garantire un'implementazione uniforme della legislazione europea relativa alla sicurezza aerea in tutti gli Stati membri;
- Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze aeronautiche;
- Approvazione di organizzazioni per la progettazione di aeromobili a livello mondiale e di organizzazioni per la produzione e manutenzione al di fuori dell'UE;
- Coordinamento del programma comunitario SAFA (valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari);
- Coordinamento dei programmi di sicurezza, raccolta dei dati, analisi e ricerca per migliorare la sicurezza aerea.

Struttura organizzativa



Stato: aprile 2012

Eventi principali del 2011

Evento	Data
Organizzato/coorganizzato dall'AESA	
Seminario sulle operazioni con ceneri vulcaniche	20 gennaio
Seminario sulla certificazione	21 gennaio
Riunione JARUS/FAA/AESA	25 marzo - 3 aprile
Avvio ufficiale del progetto AESA/SESAR JU/ECTL	15 aprile
Conferenza UE-USA del 2011: "Enhancing Global Aviation Safety: Future Challenges [Migliorare il livello della sicurezza aerea globale: sfide future]"	14-16 giugno
Conferenza annuale sulla sicurezza sul tema: Mantenere il controllo - Prevenzione della perdita del controllo e recupero	4-5 ottobre
Forum dei regolatori SAFA e dell'industria	19 ottobre
Conferenza europea sulla sicurezza in cabina	1-3 novembre
Seminario AAN/NSA sulle ceneri vulcaniche	2 novembre
Riunione AESA-FAA sugli standard di volo	15-17 novembre
Terzo forum di cooperazione internazionale dell'AESA	15-17 novembre
Quinto forum per aerogiri	7-8 dicembre
Organizzato a livello ICAO / UE	
Gestione della sicurezza aerea nell'UE verso il 2020	26 gennaio
Conferenza di alto livello sull'attuazione del cielo unico europeo	3-4 marzo
Sesta edizione delle Giornate europee dell'aeronautica 2011 (Madrid)	30 marzo - 1 aprile
Simposio dell'ICAO sull'industria della navigazione aerea globale	20-23 settembre
Seminario dell'ICAO sui combustibili avionici alternativi e sostenibili	18-20 ottobre

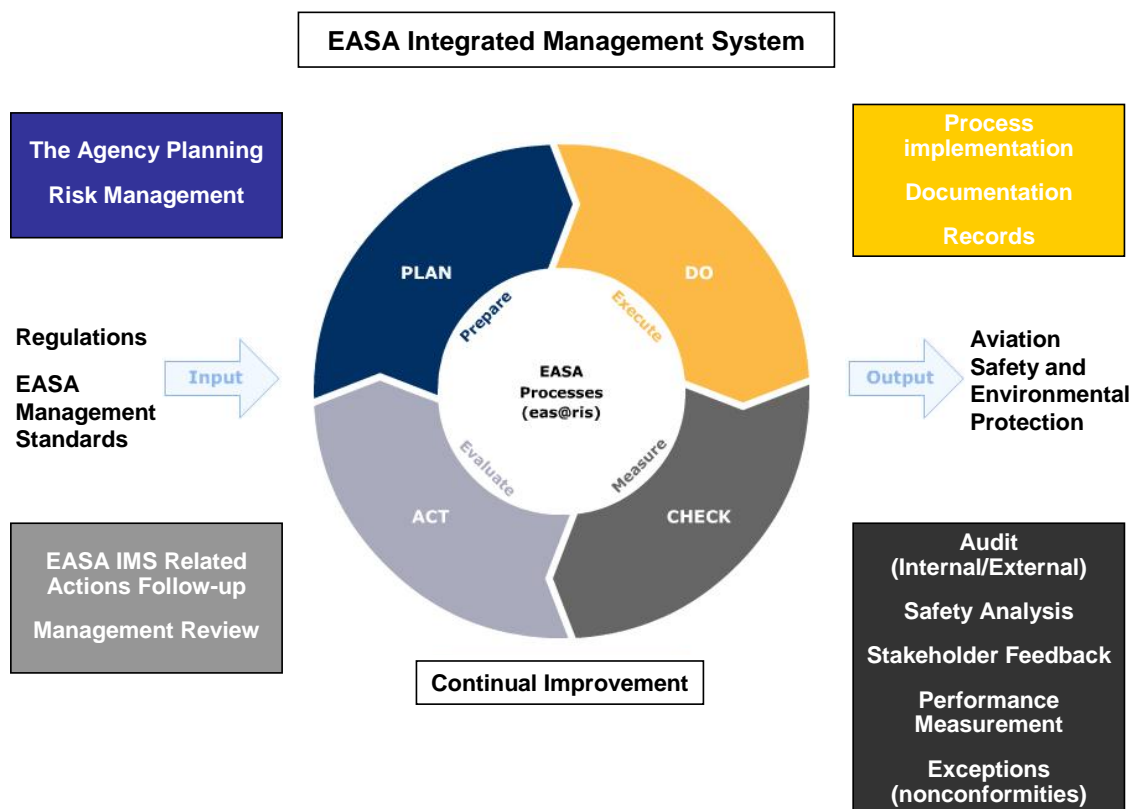
Controllo interno e attenuazione dei rischi

➤ **Controllo interno**

Nel 2011, a seguito della certificazione ISO 9001:2008 del sistema di gestione integrato dell'AESA (IMS) ottenuta nel 2010, l'AESA ha dato inizio al ciclo di miglioramento continuo del suo IMS al fine di mantenere la certificazione ISO9001 ogni anno.

Il sistema IMS dell'AESA si basa sulle norme di gestione adottate dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia nel 2008, come stipulato all'articolo 38 del regolamento finanziario. Queste norme standard derivano dalle norme per il controllo interno sviluppate dalla Commissione europea e dalle norme internazionali ISO9001:2008. Tale sistema fonda le basi sia per il controllo interno che per un miglioramento continuo.

Il sistema IMS dell'AESA integra pienamente il concetto di "controllo interno", che mira a garantire che i rischi siano adeguatamente attenuati, aumentando quindi la capacità dell'Agenzia a raggiungere obiettivi in termini di operatività, qualità, conformità e finanziari. Il sistema è stato creato utilizzando un quadro a quattro fasi che si basa sulle migliori pratiche di un certo numero di organizzazioni nel settore privato e pubblico.



EN	Traduzione
EASA Integrated Management System	Sistema di gestione integrato dell'AESA
The Agency Planning Risk Management	Pianificazione dell'Agenzia Gestione dei rischi
Process implementation Documentation Records	Attuazione dei processi Documentazione Dati

Regulations EASA Management Standards	Regolamenti Norme di gestione AESA
Input	Contributi
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Follow-up dell'AESA delle azioni relative all'IMS Controllo della gestione
PLAN Prepare	PIANO Preparazione
DO Execute	INTERVENTO Esecuzione
CHECK Measure	CONTROLLO Misurazione
ACT Evaluate	AZIONE Valutazione
EASA Processes (eas@ris)	Processi AESA (eas@ris)
Continual improvement	Miglioramento continuo
Output	Risultato
Aviation Safety and Environmental Protection	Sicurezza dell'aviazione e tutela ambientale
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (interno/esterno) Analisi della sicurezza Osservazioni delle parti interessate Misurazione prestazioni Eccezioni (non conformità)

➤ **Attenuazione dei rischi**

L'Agenzia ha anche implementato un processo di valutazione annuale dei rischi che mira a identificare i rischi di alto livello per macro processo. I rischi vengono valutati sulla base della loro probabilità di verificarsi e sull'impatto che potrebbero avere. Per il 2011, la tabella seguente illustra i rischi identificati e le corrispondenti azioni di attenuazione svolte e/o iniziate.

Rischi	Principali azioni di attenuazione svolte/iniziate nel 2011
Processi di gestione	
L'agenzia o il suo personale è stato condannato e/o risulta responsabile dal punto di vista civile/penale.	Procedura e piano d'azione che agevoli delle azioni coordinate nel caso in cui venga fatta causa all'Agenzia; Procedure amministrative per trattare i casi se viene richiesto all'AESA di revocare l'immunità da parte dei pubblici ministeri; Corretta politica di comunicazione (strategia basata su un'unica voce); Definire un singolo punto di comunicazione e renderlo noto all'interno dell'Agenzia, ai clienti e ai terzi interessati.
La reputazione dell'Agenzia presso la Commissione europea o il Parlamento europeo è danneggiata, a causa della risposta non adeguata alle situazioni di crisi, alle critiche/reclami da parte dei soggetti interessati, accuse di alto profilo o irregolarità o percezione negativa dell'Agenzia.	Piano di comunicazione di crisi; Corretta politica di comunicazione (strategia basata su un'unica voce); Definire un singolo punto di comunicazione e renderlo noto all'interno dell'Agenzia, ai clienti e ai terzi interessati.
Fornitura di risorse inadeguata in merito agli incarichi esistenti e nuovi (estensione del mandato) dell'Agenzia.	Adeguate sistema di pianificazione, previsione e informativo per identificare e giustificare le risorse necessarie; Chiaro collegamento tra gli incarichi e le risorse finanziarie / forza lavoro.
Processi di supervisione della sicurezza dei prodotti e dell'organizzazione	
Questioni di sicurezza irrisolte al momento della certificazione, validazione, approvazione delle condizioni di volo risultanti in un incidente di un aeromobile.	Procedure efficaci di lavoro per le attività di certificazione che includano dei controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Questioni irrisolte riguardanti la sicurezza, risultanti in un incidente di un aeromobile a causa della mancata pubblicazione di una	Procedure efficaci di lavoro per l'accettazione di metodi alternativi alle direttive di aeronavigabilità, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto

Rischi	Principali azioni di attenuazione svolte/iniziate nel 2011
direttiva di aeronavigabilità o azioni correttive insufficienti, tempistiche di conformità inadeguate specificate da direttive di aeronavigabilità.	conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Sistema di rendicontazione efficace; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Questioni irrisolte riguardanti la sicurezza, risultanti in un incidente di un aeromobile a causa dell'accettazione errata di metodi alternativi di rispondenza alle direttive di aeronavigabilità.	Procedure efficaci di lavoro per l'accettazione di metodi alternativi alle direttive di aeronavigabilità, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Sistema di rendicontazione inadeguato ed elaborazione inefficace delle segnalazioni di eventi che mettono in dubbio il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti e che causano incidenti o inconvenienti gravi che potrebbero essere prevenuti.	Sostegno del sistema di rendicontazione e della cultura giusta; Sistema di rendicontazione efficace che assicura la tracciabilità di tutti gli eventi e azioni corrispondenti; Procedure efficaci di lavoro per l'analisi delle segnalazioni di eventi e specifica delle azioni necessarie, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Processi di supporto	
Eventi che possono influenzare negativamente la sicurezza delle strutture, la capacità delle persone di lavorare, la disponibilità di dati/documenti (ad esempio, incendi, attentati terroristici, epidemie gravi, furto).	Sistema di sicurezza efficace; Avere un contratto di assicurazione adeguato; Strutture IT di backup e conservazione dei dati in un sito remoto per facilitare la continuità delle operazioni; Piano di continuità operativa; Piano di risposta a epidemie gravi.

Attività dell'Agenzia

1. Sicurezza

a. Strategia per la sicurezza e EASP

Obiettivi e campo di applicazione

L'Agenzia ha assunto un ruolo leader nel coordinare e integrare gli sforzi fatti dagli Stati membri dell'UE verso l'implementazione dei requisiti impartiti dall'ICAO sui sistemi di gestione della sicurezza (SMS) per l'industria e i programmi di sicurezza nazionale (SSP) per gli Stati contraenti dell'ICAO.

La suddivisione dei ruoli tra le istituzioni europee e gli Stati membri, come descritto nel regolamento di base, indica che la cooperazione è essenziale per garantire l'implementazione della gestione della sicurezza. È necessario assicurare un approccio regionale (a livello europeo) in merito ai principi della gestione della sicurezza.

Nell'ottica di tale necessità e al fine di procedere, nel mese di ottobre 2009 è stato fondato un Comitato consultivo europeo sulla sicurezza aerea (European Aviation Safety Advisory Committee (EASAC)) con la partecipazione dei rappresentanti della Commissione europea, del Comitato di valutazione delle prestazioni (PRB), dell'industria, di EUROCONTROL, degli Stati membri e dell'AESA.

Nel 2011, il lavoro di collaborazione di questo comitato ha ricevuto un notevole supporto per l'adozione della comunicazione della Commissione europea al Consiglio e al Parlamento europeo sulla costituzione di un sistema di gestione della sicurezza aerea per l'Europa (la Comunicazione), che include l'EASP (programma europeo per la sicurezza aerea) come allegato. Nel mese di dicembre il consiglio di amministrazione ha anche approvato la seconda edizione del piano europeo per la sicurezza aerea - EASp. Pertanto, è stato realizzato l'approccio previsto a tre livelli che comprende la strategia, il programma e il piano.

Principali realizzazioni nel 2011

➤ **Programma europeo per la sicurezza aerea (EASP)**

A seguito del lavoro svolto dall'EASAC nello sviluppo di un manuale per il programma europeo per la sicurezza aerea (manuale EASP), l'inclusione del programma, ristrutturato per seguire il formato ICAO, come allegato alla comunicazione ha fornito la base strategica e politica per continuare il lavoro ed elenca gli obiettivi per i prossimi anni. La seconda edizione del piano europeo per la sicurezza aerea è stata quindi pubblicata a partire dalla prima.

L'approccio per la sicurezza aerea europea si basa su tre elementi:

- un insieme di politiche e di obiettivi (la strategia), che è ora la comunicazione;
 - un insieme integrato di regolamenti e di attività atti a migliorare la sicurezza (il programma), allegati alla comunicazione di cui sopra;
 - un alto livello di valutazione delle questioni riguardanti la sicurezza e corrispondente piano d'azione (il piano per la sicurezza).
- Il piano europeo per la sicurezza aerea (EASp)

L'anno è stato concluso con l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione della seconda edizione del piano europeo per la sicurezza aerea - EASp. Tale edizione tratta il periodo tra il 2012 e il 2015 ed è stata sviluppata seguendo la stessa metodologia utilizzata per sviluppare la prima edizione. Le aree di rischio principali non sono state quindi modificate.

Come la prima edizione, la seconda comprende tre grandi settori: problemi sistemici, operativi ed emergenti. I rischi identificati in questi settori sono attenuati dalle azioni di sicurezza adottate dagli Stati membri, da Eurocontrol, dalla Commissione europea, dall'industria e dall'Agenzia. Ciò si basa sul lavoro di collaborazione con lo scopo di snellire le attività e gli sforzi al fine di ridurre ulteriormente i nostri tassi di incidenti.

In aggiunta, la seconda edizione consiste in due attività parallele:

- a. fornisce un rapporto sullo stato delle 91 azioni permanenti sviluppate nel 2010.
- b. espande la lista iniziale delle azioni proposte nella prima edizione incorporando 24 nuove azioni. Queste nuove azioni sono state riviste dall'EASAC e sono state collocate all'interno del quadro esistente.

Alla data odierna 23 Stati membri hanno formalizzato il loro impegno ad attuare il piano di sicurezza su base volontaria nominando un punto focale. Nel corso dell'anno, è stata inviata ai punti focali una relazione per fornire lo stato di attuazione delle misure contenute nel piano di sicurezza. Fino alla data di pubblicazione di questa relazione sono state ricevute quindici (15) relazioni.

L'attuazione su base volontaria è stata anche estesa a Stati non appartenenti all'Unione europea che sono membri dell'ECAC. Fino alla data di pubblicazione del presente documento cinque (5) Stati sono stati nominati punto focale. Per tutto il 2012 verrà richiesto il loro contributo per attuare e migliorare l'approccio.

In sintesi, la rete attuativa che è stata costruita attraverso la comunicazione fornisce una base politica per la creazione di un sistema di gestione della sicurezza per l'Europa. L'EASp fornisce una direzione interna e l'EASp permette un aggiornamento periodico delle azioni. Il sistema nel suo intero dipende dal coordinamento e dalla collaborazione continua delle parti interessate al fine di garantire che gli sforzi restino aggiornati.

b. Analisi della sicurezza e ricerca

Obiettivo e campo di applicazione

L'AESA acquisisce e analizza dati per aiutare a migliorare le prestazioni in termini di sicurezza del sistema dell'aviazione. Il lavoro dell'Agenzia include l'esecuzione di studi, la stesura di relazioni, il follow-up delle indagini sugli incidenti, la promozione delle iniziative di sicurezza oltre all'impostazione, l'uso e la diffusione di informazioni inerenti la sicurezza.

Il lavoro relativo all'analisi della sicurezza è duplice; internamente, l'analisi della sicurezza è la base per definire le azioni e le politiche che il comitato interno per la sicurezza dell'Agenzia (ISC) deve considerare, mentre esternamente l'analisi della sicurezza assiste, coopera e informa in merito alle questioni relative al rischio sulla sicurezza. Le funzioni a supporto del lavoro sono:

- analisi della sicurezza: revisioni, esecuzione di studi e stesura di relazioni;
- indagini: diffusione e follow-up delle raccomandazioni in materia di sicurezza, sviluppo di mezzi di cooperazione;

- miglioramento continuo: facilitare e promuovere iniziative nell'ambito della sicurezza dell'aviazione;
- l'impostazione, l'uso e la diffusione di informazioni che scaturiscono dalle funzioni tecniche (rendicontazione dei difetti di servizio, statistica, politica relativa al fattore umano, analisi dei dati di volo operativi, sistema di gestione della sicurezza, promozione della previsione e della sicurezza).

L'analisi della sicurezza fornisce una vasta gamma di avvisi e analisi della sicurezza sia a soggetti interni che esterni. Fornisce inoltre supporto alle attività di comunicazione dell'AESA con i soggetti interessati.

Nel 2011 è stata concentrata l'attenzione sullo sviluppo di un sistema di informazione sulle raccomandazioni sulla sicurezza, lo sviluppo e il dislocamento graduale di un sistema di rendicontazione interno e l'incorporazione della sezione informazioni sulla sicurezza nel reparto IORS.

Principali realizzazioni nel 2011

Analisi della sicurezza

- Utilizzo produttivo dei dati sulla sicurezza

L'espansione dell'utilizzo dei dati sulla sicurezza è stata un'attività premiante in quanto il lavoro si concentra sull'identificazione di tendenze e precursori al fine di prevenire incidenti futuri. Sono stati discussi degli accordi internazionali per condividere dati al fine di migliorare la cooperazione. Sono stati forniti dei nuovi strumenti per facilitare la disponibilità dei dati sulla sicurezza all'interno dell'Agenzia.

Alla luce dell'accordo di lavoro tra l'Agenzia ed EUROCONTROL, uno dei primi compiti di questo accordo consiste nell'espandere l'Analisi annuale della sicurezza (ASR) per includere una componente ATM. Inoltre, è stato assunto un coordinatore per la "Rete di analisi", il che significa che nel 2011 è stato dato inizio al progetto.

È stato anche svolto del lavoro al fine di rafforzare la politica dell'Agenzia sulla protezione delle informazioni relative alla sicurezza e l'applicazione della "cultura giusta".

- Sistema di rendicontazione interno (IORS)

Nel 2011 è stato svolto un lavoro considerevole per finalizzare il sistema di rendicontazione interno. Nel mese di ottobre è stata lanciata la fase pilota IORS, con il pieno spiegamento del sistema previsto per l'inizio del 2012.

L'IORS ha anche centralizzato la gestione di tutte le occorrenze di sicurezza, adottando anche l'elaborazione del Modello 44 dall'analisi di sicurezza, stabilendo una banca dati delle occorrenze e un trattamento armonizzato delle occorrenze, in linea con le istruzioni di lavoro stabilite e la politica.

Questo lavoro è culminato nel nuovo sistema a circuito chiuso, noto come lo strumento del flusso di lavoro IORS ("IORS Work Flow Tool"), iniziando a ricevere segnalazioni da quattro organizzazioni principali di segnalazione entro la fine del 2011.

A causa dell'introduzione graduale dello strumento del flusso di lavoro IORS, è stato intrapreso un programma di comunicazione intensivo che coinvolge tre seminari, un mini-sito esterno dedicato e la maggiore partecipazione ad altre riunioni, seminari e conferenze. Sono

stati creati dei moduli di formazione specifici IORS ed entro la fine dell'anno sono state addestrate più di 250 persone.

In termini di risorse, a seguito della costituzione del dipartimento nel 2010, nel primo trimestre del 2011 sono stati assunti due ufficiali per la segnalazione degli eventi (Occurrence Reporting Officers) per gestire gli aspetti tecnici e nell'ultimo trimestre è stato assunto un assistente tecnico per migliorare la comunicazione e le attività di supporto.

- Informazioni sulla sicurezza

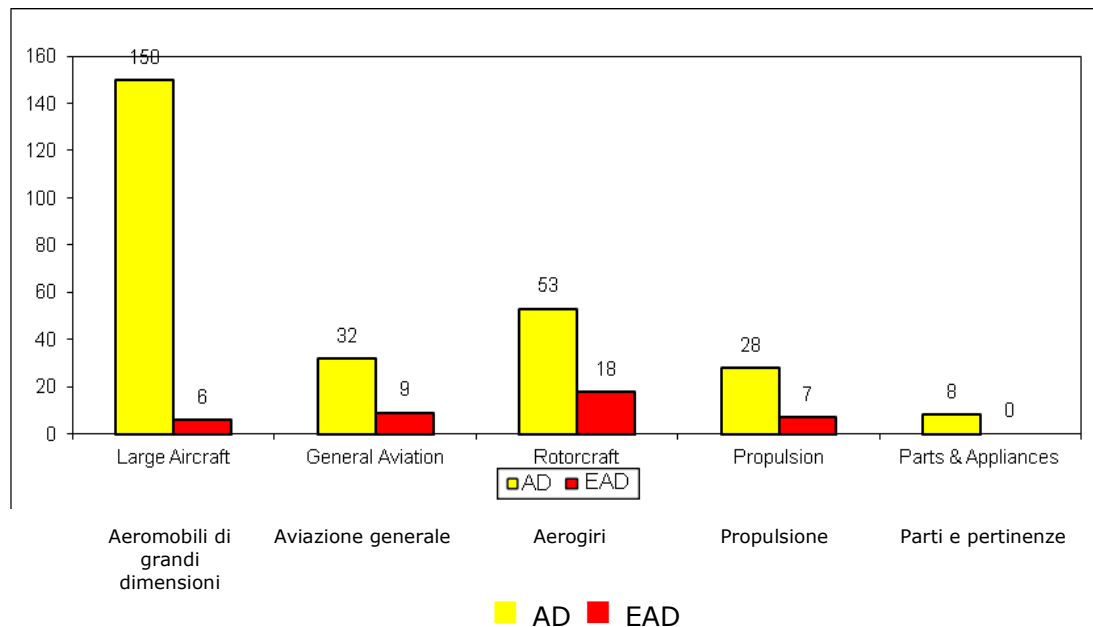
A metà del 2011 la sezione informazioni sulla sicurezza è stata trasferita al dipartimento E (E6-IORS).

La sezione Informazioni sulla sicurezza contribuisce alla supervisione del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti e pertinenze che sono progettate o sono in servizio negli Stati membri dell'UE e paesi associati.

La sezione è responsabile per la pubblicazione e la divulgazione delle direttive di aeronavigabilità (AD), delle direttive di aeronavigabilità di emergenza (EAD) e dei bollettini informativi sulla sicurezza (SIB), nonché per la pubblicazione di AD, EAD e SIB rilasciati da autorità estere dello Stato di progettazione e adottati in Europa. Il portale della pubblicazione di AD è consultabile al sito <http://ad.easa.europa.eu/>.

Gli AD relativi all'A380 hanno alta visibilità nei media e l'Agenzia ha posto speciale enfasi sulla definizione e gestione della loro emissione.

Nel 2011, il numero delle pubblicazioni rilasciate dalla sezione è stato: 271 AD e 40 EAD. I dettagli riguardanti queste pubblicazioni sono illustrati nel grafico seguente:



Sono stati anche pubblicati 41 SIB: vale la pena notare che se la maggior parte sono relativi a questioni di aeronavigabilità, 10 trattano anche questioni operative (ad esempio, ceneri vulcaniche, voli di collaudo funzionali, disponibilità EGNOS, ecc.) e 8 sono relativi alle parti che si sospettano prive di approvazione.

- Cooperazione nelle indagini

Un risultato principale nel 2011 è stato lo sviluppo del software riguardante il sistema di informazione sulle raccomandazioni sulla sicurezza per raccogliere tutte le raccomandazioni in un repertorio centrale dell'UE. In parallelo, l'AESA ha processato 118 raccomandazioni sulla sicurezza in arrivo, ha chiuso 75 raccomandazioni aperte e ha fornito un aggiornamento su 132 in stato di attesa. Sono stati forniti commenti a 80 bozze di relazioni relative a inchieste conformemente al regolamento (UE) n. 996/2010. Il monitoraggio dei principali incidenti o inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile che si sono verificati nel 2011 comprende:

- incidente Spanair MD-82, EC-HFP presso l'aeroporto di Madrid Barajas il 20 agosto 2008;
- MD-11, D-ALCQ atterraggio con rimbalzo a Riyadh il 27 luglio 2010;
- Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900 avaria motore non controllata il 4 novembre 2010;
- Airbus A330 F-GZCP perdita dell'aeromobile sopra l'Atlantico il 1° giugno 2009;
- ATR 42 N902FX stallo durante l'avvicinamento il 27 gennaio 2009 a Lubbock Preston;
- B-747-400F, N571UP, incendio del velivolo cargo a Dubai, Emirati Arabi Uniti, il 3 settembre 2010;
- Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 nm NE di Peterhead Scotland, Regno Unito, il 1° aprile 2009.
- Ceneri vulcaniche

Nel 2011 si sono verificati diversi pericoli di ceneri vulcaniche che hanno posto sfide alla sicurezza aerea. Sono in particolare da notare le eruzioni in Islanda e in Cile. Le sfide poste alla sicurezza aerea europea dal vulcano islandese Grímsvötn hanno dimostrato il livello di competenza delle Agenzie nel contribuire a una risposta europea coordinata.

Gli insegnamenti tratti da un'eruzione più grave nel 2010 insieme al lavoro della "ICAO Volcanic Ash Task Force (IVATF)" e della "European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC)" hanno contribuito a una gestione più agevole degli eventi del 2011.

L'AESA ha continuato a lavorare verso lo sviluppo di guide adeguate sulla valutazione dei rischi attraverso l'analisi dei relativi dati sulla sicurezza. A tal fine, l'AESA ha organizzato due seminari sulle ceneri vulcaniche nel 2011. Il primo, un seminario sulle operazioni con ceneri vulcaniche nel mese di gennaio, ha esaminato metodi di valutazione dei rischi per i pericoli naturali in generale e durante le eruzioni vulcaniche in particolare. Il secondo, un seminario AAN/NSA sulle ceneri vulcaniche tenutosi nel mese di novembre, ha permesso alle amministrazioni, agenzie e autorità di scambiare opinioni sulla politica, pianificazione e valutazione dei rischi per le eruzioni vulcaniche al fine di sviluppare ulteriormente l'armonizzazione e la standardizzazione della risposta dei sistemi dell'aviazione alle eruzioni vulcaniche in Europa.

- Iniziative in materia di sicurezza che forniscono risultati

I tre pilastri dell'ESSI, ECAST, EGAST e EHEST che erano stati connessi all'EASP nel 2010, hanno continuato a lavorare sull'attuazione dei loro rispettivi programmi di lavoro sotto il controllo del piano europeo per la sicurezza aerea (EASp). I gruppi sono partenariati conclusi volontariamente tra i regolatori e l'industria e sviluppano insieme dei prodotti al fine di migliorare la sicurezza concentrandosi sui rischi sulla sicurezza più importanti che sono stati identificati.

Il gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale (ECAST), il gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST) e il gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST) hanno contribuito con nuove azioni all'EASp e hanno sviluppato nel corso del 2011

del materiale di promozione della sicurezza aggiuntivo, il tutto immediatamente utilizzabile dai soggetti interessati e disponibile sul sito Internet dell'ESSI: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

In aggiunta, è stato deciso di concentrarsi sugli operatori di piccole dimensioni e sull'aviazione generale, un dominio condiviso da EGAST e EHEST. Sulla scena internazionale, la cooperazione è stata rafforzata con il gruppo per la sicurezza dell'aviazione commerciale degli Stati Uniti (CAST), il gruppo internazionale per la sicurezza degli elicotteri (IHST) e il FAA General Aviation – Joint Steering Committee (GA-JSC).

- Gestione delle prestazioni di sicurezza

Il funzionamento del Comitato di valutazione delle prestazioni (PRB) prevede la cooperazione con l'Agenzia, dato che il sistema delle prestazioni include la sicurezza. Le aree principali della cooperazione sono: definizione di indicatori chiave delle prestazioni, revisione dei piani prestazionali nazionali e le relazioni annuali del PRB. Questa cooperazione è stata formalizzata da un memorandum d'intesa (MOU) firmato nel mese di febbraio 2011 tra l'Agenzia e i capi del PRB. L'AESA ha contribuito ai seguenti risultati nel 2011: la revisione dei piani delle prestazioni nazionali e dei FAB; l'adozione da parte del direttore esecutivo dei metodi accettabili di rispondenza (AMC) per gli indicatori chiave delle prestazioni relativi alla sicurezza per RP1 (periodo 1 di riferimento) e la collaborazione con il PRU nello sviluppo di un approccio normativo per RP2, in particolare gli aspetti relativi alla sicurezza.

Tale cooperazione strategica e cruciale richiede risorse commisurate.

- Avanzamento della sicurezza a livello internazionale

Il 4 e il 5 ottobre 2011, l'AESA ha organizzato una conferenza annuale sulla sicurezza sul tema: Mantenere il controllo - Prevenzione della perdita del controllo e recupero. Questa è una delle aree di rischio principali identificate nel piano europeo per la sicurezza aerea (EASp). Sono stati discussi molti dei fattori di rischio che contribuiscono alla perdita del controllo, inclusi i fattori umani, l'analisi di sicurezza, le indagini sugli incidenti, l'addestramento, la ricerca, le questioni riguardanti i test in volo, ecc. La conferenza ha anche permesso di identificare un numero di azioni successive che sono state incorporate nell'EASp.

L'AESA, insieme alle sue organizzazioni partner quali la Commissione europea, Eurocontrol e l'impresa congiunta SESAR, nel quadro di una interoperabilità globale, ha presentato nel mese di settembre 2011 l'approccio europeo all'ATM globale durante il Global Air Navigation Symposium (GANIS) a Montreal.

Ricerca

➤ Pianificazione della ricerca per il futuro

Tenendo conto delle priorità principali del piano europeo per la sicurezza aerea e del programma tematico dell'European Aviation Research Partnership Group (EARPG), l'Agenzia ha consolidato nel 2011 le sue necessità e richieste per nuove proposte progettuali così come un arretrato degli anni precedenti nell'ambizioso Piano di ricerca dell'AESA 2012-2014. Il piano include proposte progettuali e richieste che hanno origine dal programma di regolamentazione, progetti suggeriti dalle raccomandazioni sulla sicurezza, proposte avanzate dall'ESSI, direzioni per la certificazione e regolamentazione e il gruppo europeo di consultazione sui fattori umani (European Human Factors Advisory Group (EHFAG)).

L'Agenzia ha collaborato strettamente con la Commissione europea in merito alle attività di ricerca comunitarie che impattano il sistema dell'AESA (Settimo programma quadro (FP7)),

sottotema 7.1 Aeronautica e trasporto aereo). In questo contesto, l'AESA ha sviluppato dei principi di base riguardanti la partecipazione del personale dell'AESA ai comitati di valutazione del programma quadro CE e ai comitati consultivi dei progetti.

Inoltre, l'AESA si è interfacciata con le iniziative tecnologiche di larga scala SESAR e CLEAN SKY. Durante il 2011 l'Agenzia ha anche partecipato alla fondazione del Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica e l'innovazione in Europa (ACARE). L'Agenzia ha contribuito allo sviluppo di un'agenda strategica di ricerca e innovazione (SRIA) assumendosi la responsabilità di co-presiedere il gruppo di lavoro sulla sicurezza e fornendo contributi agli altri gruppi di lavoro SRIA.

L'**allegato 2** contiene un elenco degli studi e dei progetti di ricerca del 2011.

2. Regolamentazione

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia gestisce e coordina la preparazione della legislazione dell'UE relativa alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile e compatibilità ambientale. In questo contesto l'AESA formula dei pareri e li sottopone alla Commissione europea e adotta la relativa certificazione, i metodi accettabili di rispondenza e gli elementi esplicativi.

Principali realizzazioni nel 2011

➤ Piano di regolamentazione

Nel 2011, l'Agenzia ha continuato le attività finalizzate alla stesura della normativa e relativi atti non vincolanti (*soft-rules*) per la cosiddetta prima e seconda estensione. Garantire la consegna puntuale delle norme di aeronavigabilità (sicurezza e protezione ambientale) è rimasta una delle principali sfide per il 2011.

L'Agenzia ha finalizzato venti iter normativi. L'**allegato 3** contiene la lista completa delle decisioni, pareri e NPA pubblicati nel 2011.

➤ Aeronavigabilità e protezione ambientale

L'Agenzia ha pubblicato diversi NPA importanti in materia di appalto di servizi tecnici, l'adeguamento del regolamento (CE) n. 2042/2003², la protezione dei velivoli di grandi dimensioni dal basso livello di carburante e esaurimento carburante, la protezione dalla formazione di ghiaccio dei velivoli di grandi dimensioni e i motori a turbina e per l'aggiornamento delle CS di aeronavigabilità in linea con i regolamenti dell'UE sul divieto dell'Halon. Inoltre, l'Agenzia ha pubblicato dei miglioramenti agli elementi esplicativi per la norma sulla modifica dei prodotti nella parte 21, che sono stati pienamente armonizzati con gli Stati Uniti e il Canada.

Per quanto riguarda la protezione ambientale, l'Agenzia ha fornito dei contributi al programma di lavoro CAEP9 per lo sviluppo di nuovi standard in materia di CO2 e particolati per migliorare gli aspetti relativi al clima e alla salute connessi all'aviazione, nonché per mantenere aggiornati i requisiti relativi al rumore, che aiuta a mantenere la capacità negli aeroporti soggetti a limiti di rumorosità.

➤ Estensione del campo di applicazione

- Operazioni di volo e licenze di pilotaggio

L'Agenzia ha proseguito il suo lavoro conformemente agli otto pacchetti di lavoro prioritari concordati nel mese di settembre 2009. I pacchetti di lavoro sono stati allineati con gli NPA e con la nuova struttura normativa proposta, in modo particolare tenendo conto del progresso fatto, con le risorse interne ed esterne disponibili e la corrispondente competenza, così come la ristrutturazione dei requisiti tecnici OPS.

In questo contesto, l'Agenzia si è concentrata sulla finalizzazione dei CRD e sui prossimi pareri per la prima estensione. I primi 4 allegati del regolamento sull'equipaggio di condotta (parte FCL, parte MED, condizioni per la conversione delle licenze nazionali e per

² Regolamento (CE) n. 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, GU L 315/1.

l'accettazione delle licenze di paesi terzi) sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale nel mese di novembre 2011. I relativi metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi sono stati pubblicati come decisioni dell'Agenzia sul sito Internet nel mese di dicembre 2011. Tutti i CRD OPS sono stati pubblicati nel 2011 insieme al parere sui requisiti per le autorità e per le organizzazioni nonché quello per le operazioni di trasporto aereo commerciale.

A seguito di uno sforzo normativo durato 5 anni, l'Agenzia ha pubblicato il parere che propone di introdurre il concetto dei dati di idoneità operativa (OSD) nella parte 21 e altre norme di attuazione. Per l'attuazione dei dati di idoneità operativa sono stati anche pubblicati due NPA che propongono le specifiche di certificazione per l'addestramento al tipo dell'equipaggio di cabina e MMEL.

- Sicurezza degli aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea

Nel campo ATM l'Agenzia ha sostenuto attivamente la Commissione nel processo di adozione di quattro diverse norme ATM: rilascio delle licenze ATCO, monitoraggio della sicurezza in ATM/ANS e requisiti comuni, requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo con la prima sotto-parte sull'ACAS II versione 7.1. A seguito del rilascio del parere (ottobre 2011) sulle SERA (regole dell'aria europee standardizzate) parte B, l'Agenzia ha continuato a fornire supporto alla Commissione, in particolare con la preparazione della struttura integrata per SERA parti A e B. Inoltre, a supporto dell'attuazione del sistema delle prestazioni SES, l'Agenzia ha pubblicato AMC/GM per SKPI (norme attuative relative alle prestazioni ATM).

Lo sviluppo di norme attuative per la sicurezza aeroportuale ha portato alla pubblicazione del relativo NPA nel mese di dicembre 2011 che è pienamente in linea con la pianificazione prevista per l'adozione delle norme attuative entro il 2013 come previsto dal regolamento di base.

- Implementazione del programma di lavoro legislativo del 2011: interfaccia con le organizzazioni

Nell'implementare il suo programma di lavoro per il 2011, la direzione per la regolamentazione ha rafforzato l'interfaccia con EUROCONTROL, SESAR e ICAO.

I possibili compiti dell'Agenzia relativi al programma SESAR dovrebbero essere significativi. L'Agenzia ha quindi concluso con l'impresa congiunta SESAR un accordo per il finanziamento del possibile lavoro.

La Commissione europea ha invitato l'Agenzia a preparare, come nuovo compito e in stretta collaborazione con EUROCONTROL, una valutazione per l'altitudine di transizione armonizzata nello spazio aereo europeo (HETA).

L'Agenzia ha contribuito attivamente, in collaborazione con la Commissione e EUROCONTROL, allo sviluppo degli indicatori chiave di prestazione sulla sicurezza per implementare lo schema e ha preparato una proposta per la Commissione per modificare il regolamento 691/2010.

3. Controllo

a. Controllo della sicurezza dei prodotti

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia è responsabile per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti aeronautici, parti e pertinenze. Questa responsabilità comprende la certificazione iniziale dei nuovi progetti del tipo e una serie di attività correlate, quali i certificati supplementari di omologazione, l'approvazione delle modifiche ai certificati di omologazione e dei progetti di riparazione. Inoltre, essa include le attività atte a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti, parti e pertinenze certificati durante i loro interi cicli di vita operativi. Questo include reagire senza ritardi inaspettati a un problema di sicurezza e pubblicare e divulgare le informazioni obbligatorie applicabili.

L'obiettivo principale è stata la preparazione dell'attuazione del nuovo mandato, in particolare il concetto dei dati di idoneità operativa (OSD) e l'ulteriore rafforzamento della funzione di mantenimento dell'aeronavigabilità dell'Agenzia.

Principali realizzazioni nel 2011

Durante il 2011 l'Agenzia ha modellato ulteriormente la sua organizzazione per accogliere al meglio le prossime sfide, guidata dall'attuazione dei nuovi mandati e del sistema di rendicontazione interno (IORS). In questo contesto, 2 esperti ATM/ANS si sono uniti al gruppo e hanno reso operativo il dipartimento ATM/ANS della direzione "Certificazioni" di nuova costituzione, responsabile di tutte le indagini e della supervisione dei sistemi utilizzati per fornire i servizi ATM/ANS paneuropei (ad esempio, EGNOS, Galileo, IRIS, i sistemi utilizzati dai gestori della rete ATM europea, i sistemi futuri che saranno sviluppati sotto SESAR). Infine, alla luce del concetto dei dati di idoneità operativa, per cui la valutazione degli elementi operativi sarà integrata nella certificazione iniziale dei prodotti aeronautici, il dipartimento degli esperti e il dipartimento degli standard di volo sono stati fusi.

L'Agenzia ha continuato a promuovere attivamente la cooperazione e migliorare la comunicazione con i soggetti interessati attraverso una serie di eventi specifici. Nel mese di gennaio 2011 è stato anche organizzato per la prima volta un seminario sulla certificazione con l'industria.

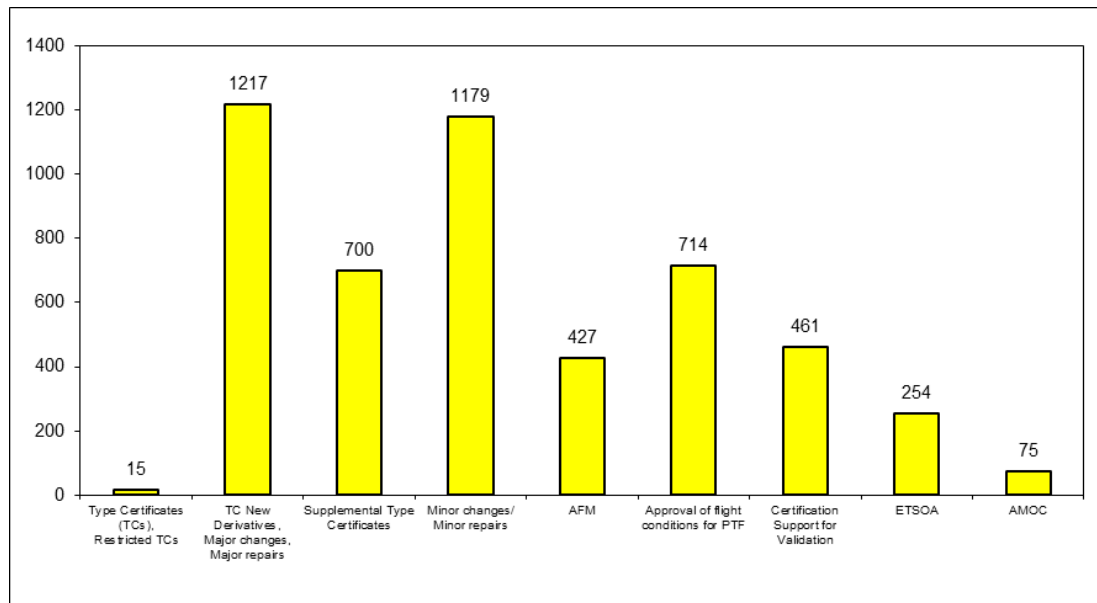
Per quanto riguarda gli aspetti di cooperazione internazionale, nel 2011 sono state raggiunte pietre miliari. In seguito all'entrata in vigore del 1° maggio dell'accordo tra gli Stati Uniti e l'Unione europea sulla cooperazione per quanto riguarda il regolamento della sicurezza dell'aviazione civile, il 5 maggio il Consiglio di supervisione della certificazione ha adottato le procedure di esecuzione tecnica (TIP) per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale. Inoltre, nel mese di settembre anche il Comitato misto di settore sulla certificazione ha adottato le procedure di esecuzione tecnica (TIP) dell'accordo bilaterale sulla sicurezza aerea firmato tra l'UE e il Canada.

Inoltre, a seguito della costituzione del quadro generale per i programmi di formazione presso l'AESA lo scorso anno, nel mese di ottobre 2011 è stato lanciato il primo programma di formazione dell'AESA con lo scopo di attrarre laureati altamente qualificati e studenti universitari.

➤ **Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze aeronautiche**

• Analisi delle domande ricevute

Il numero di nuove domande ricevute dall'Agenzia per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale nel 2011 (5 042) è rimasto stabile. Sono state ricevute domande per la certificazione di nuovi progetti del tipo per una vasta gamma di prodotti aeronautici, tra cui i super mid-sized, long range business jet, Falcon SMS della Dassault Aviation, elicotteri di grandi dimensioni, AW169 e AW189 della AgustaWestland, il motore turbofan Silvercrest della SNECMA, i palloni della serie GB della Cameron Balloons Ltd e una serie di domande dal settore dell'aviazione generale principalmente per velivoli ultraleggeri. Il grafico seguente mostra un'analisi della natura delle domande ricevute:



EN	Translation (target language)
Type Certificates (TCs)	Certificati di omologazione (TC)
Restricted TCs	Certificati ristretti di omologazione (RTC)
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	TC nuovi derivati, Modifiche importanti, Riparazioni importanti
Supplemental Type Certificates	Certificati di omologazione supplementari
Minor changes / Minor repairs	Modifiche modeste/Riparazioni modeste
AFM	AFM
Approval of flight conditions for PTF	Approvazione di condizioni di volo per il permesso di volo (PTF)
Certification Support for Validation	Supporto alla certificazione per validazione
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Vale la pena menzionare che nel 2012 sono attesi nuovi progetti da paesi emergenti (Cina, India).

• Programmi importanti pluriennali di certificati di omologazione

Vari programmi pluriennali di certificati di omologazione sono continuati nel 2011, quali l'Airbus A350, l'Airbus A320neo (che mira a ridurre il consumo di carburante e quindi migliorare le prestazioni del velivolo e l'eco-efficienza), l'Airbus A400M per il trasporto militare, i business jet EMB-545/550, il Mitsubishi Regional Jet, l'MRJ-200 e il Sukhoi Superjet 100.

- Numero di certificati rilasciati

Nel 2011 sono stati rilasciati 3 823 certificati. Sono stati rilasciati i certificati di omologazione, tra gli altri, per il TP400-D6, il primo motore turboprop di grandi dimensioni certificato dall'AESA, la versione cargo e passeggeri del Boeing B747-8, e il Boeing Dreamliner B787-8.

➤ **Mantenimento dell'aeronavigabilità**

- Incidente della Qantas

A partire dall'avaria motore non controllata, avvenuta su un velivolo A380 della Qantas Airlines nel mese di novembre 2010, il progresso fatto nell'indagine, l'ulteriore valutazione dei dati di produzione e l'analisi aggiuntiva delle sollecitazioni, nonché ulteriori misure di sicurezza, hanno portato alla cancellazione della direttiva di aeronavigabilità (n. 2010-0242R1) sulle ispezioni strutturali di alta pressione/pressione intermedia (HP/IP) sui motori della serie Trent 900 nel mese di marzo 2011.

- La questione dei sedili della Koito

In merito agli aspetti relativi alla falsificazione dei risultati delle prove sui sedili da parte della Koito Industries Ltd (Giappone) agli inizi del 2010, l'AESA e la FAA hanno sviluppato le loro azioni obbligatorie in una forma armonizzata. Le direttive di aeronavigabilità dell'AESA e della FAA (AES A n.: 2011-0098, FAA AD n.: 2011-12-01) sono state pubblicate nel mese di giugno e sono entrate in vigore il 1° agosto.

➤ **Compiti di certificazione correlati alle operazioni**

In questo settore, l'Agenzia ha preparato l'attuazione della prima estensione dei mandati, contribuendo alle attività normative dell'AESA (sviluppo di NPA, CRD e specifiche di certificazione), e fornendo supporto all'accettazione del concetto di OSD da parte delle AAN europee e le controparti internazionali, quali FAA e TCCA. Inoltre, ha visto la realizzazione di nuovi programmi MRB e la valutazione di idoneità operativa attraverso nuove tecnologie (EVS) e procedure. La valorizzazione del sistema europeo di segnalazione degli eventi per quanto riguarda gli elementi operativi è attesa nel 2012.

b. Approvazioni delle organizzazioni

Obiettivo e campo di applicazione

L'AESA è responsabile per l'approvazione delle imprese di progettazione, a prescindere dal paese di provenienza così come quelle responsabili della produzione, della manutenzione, della formazione e della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità con sedi al di fuori del territorio degli Stati membri. Inoltre, l'AESA è anche responsabile per l'approvazione delle organizzazioni di produzione ubicate al di fuori del territorio di uno o più Stati membri se richiesto dagli Stati membri. Nel 2011, le attività di approvazione relative al campo di applicazione iniziale dell'Agenzia hanno raggiunto un livello maturo in termini di attività e metodologie.

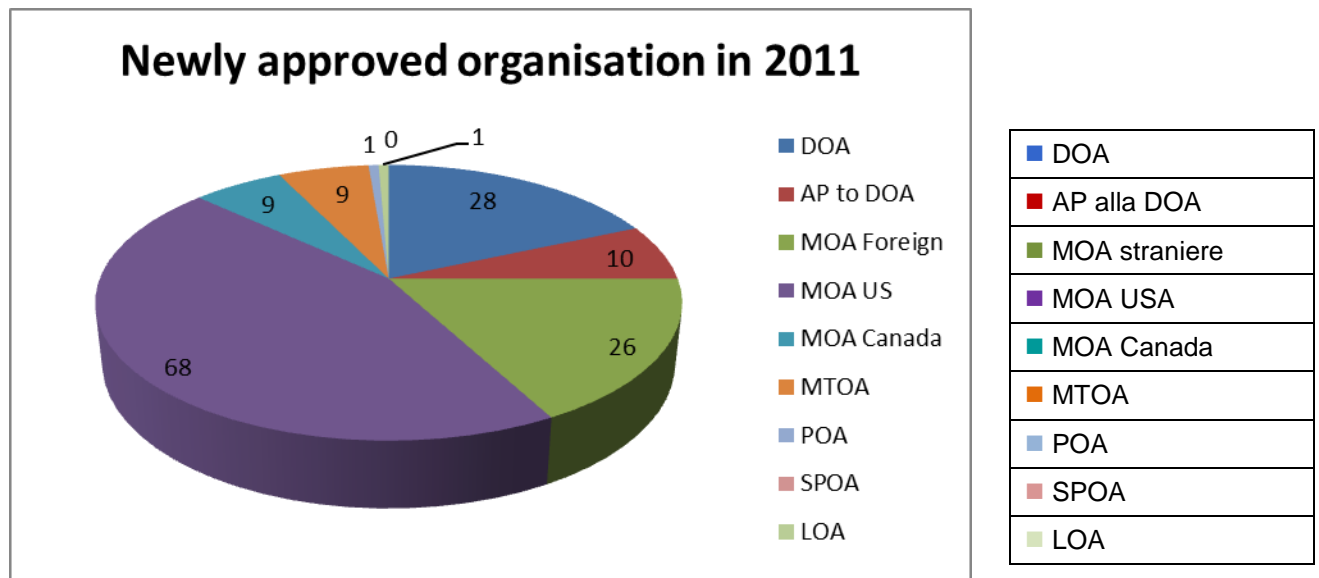
Oltre al campo di applicazione iniziale, il dipartimento è stato incaricato di nuove competenze specifiche. La sezione ATM/ANS deve sostenere la Commissione sul controllo della funzione di gestore della rete di Eurocontrol ed è stata incaricata di prepararsi per l'acquisizione del controllo di EGNOS e l'approvazione delle scuole ATCO al di fuori dell'Europa. La sezione

FCLOA ha adottato tutte le misure necessarie per prepararsi all'approvazione e al controllo delle organizzazioni d'addestramento approvate per l'addestramento di volo e i centri aeromedici, se situate al di fuori degli Stati membri dell'AESA a partire dal 2012.

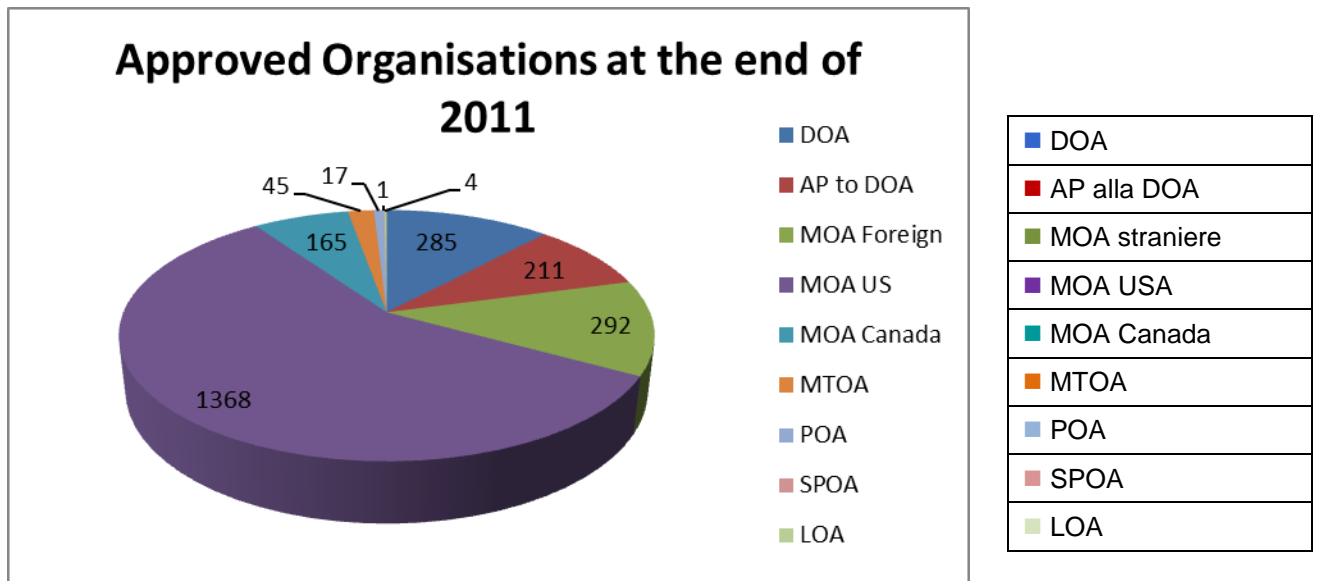
Principali realizzazioni nel 2011

Le attività di approvazione delle imprese sono cresciute costantemente nel 2011, incluse le approvazioni delle imprese di progettazione (DOA) / procedura alternativa (AP) alla DOA, approvazione delle imprese di produzione (POA) e approvazione delle imprese di manutenzione / approvazione delle imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità (MOA/COA). Il carico di lavoro sulla sorveglianza dell'approvazione dell'impresa di produzione singola europea Airbus (Airbus European Single Production Organisation Approval (SPOA)) è aumentata leggermente, anche in località non europee. I valori corrispondenti alle approvazioni delle imprese possono essere riassunti come segue:

Nuove approvazioni di imprese nel 2011



Imprese approvate al 31 dicembre 2011



➤ **Approvazione delle imprese di progettazione**

Il 31 dicembre 2011 sono state rilasciate un totale di 285 DOA, delle quali 218 sono state internalizzate dall'Agenzia. 67 sono rimaste nelle mani delle AAN. 76 imprese erano nella fase di valutazione iniziale per la DOA e 42 per AP alla DOA. L'internalizzazione delle attività ha raggiunto gli obiettivi previsti. 21 ulteriori imprese sono state trasferite ai capi progetto dell'AESA nel 2011, inclusi 7 DOA e 14 AP alla DOA. Verranno effettuati ulteriori trasferimenti se le AAN decideranno di interrompere le loro attività o se l'estensione del campo di applicazione delle DOA lo richieda.

➤ **Approvazione delle imprese di produzione**

Durante il 2011 sono state rilasciate 17 POA dell'AESA a imprese di produzione straniere e 1 POA singola all'Airbus. In aggiunta, l'AESA ha continuato a rilasciare i certificati di aeronavigabilità per l'esportazione per gli aeromobili prodotti da imprese POA dell'AESA in Cina e dall'Airbus sotto la SPOA in Europa. L'AESA ha anche contribuito all'attuazione degli accordi bilaterali UE-USA e UE-Canada nel settore della produzione.

➤ **Approvazione di imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità / imprese di manutenzione**

Nel settore dell'approvazione di imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità e di imprese di manutenzione, nella maggior parte dei casi l'AESA sta iniziando a esternalizzare le indagini tecniche e il mantenimento della supervisione delle imprese alle AAN. Gli esperti interni trattano direttamente un numero limitato di approvazioni per mantenere e sviluppare competenze al fine di poter gestire efficacemente le attività svolte dalle AAN. L'AESA ha contribuito alla preparazione di un passaggio graduale dagli accordi bilaterali di manutenzione esistenti ai nuovi accordi bilaterali UE-USA. Nel 2011 è stata rilasciata dall'AESA la prima approvazione CAMO estera.

➤ **Approvazioni delle imprese per le licenze del personale di volo**

Durante il 2011 FCL OA ha iniziato a coordinare con le principali AAN e a fornire supporto per trattare le varie questioni relative al futuro regolamento. Sono stati definiti i processi di attuazione di FCL OA, sono state prodotte le istruzioni di lavoro e gli elementi esplicativi per le organizzazioni di addestramento dei piloti e i centri aeromedici ed è stata condotta l'assunzione dei capi gruppo di FCL OA. In aggiunta, sono state completate le specifiche

tecniche e le stime del carico di lavoro per l'esternalizzazione. Fino a dicembre 2011 sono stati selezionati gli enti qualificati per le organizzazioni di addestramento dei piloti e 3 AAN per il controllo dei centri aeromedici.

➤ **Approvazioni ATM/ANS**

Nel mese di maggio 2011 è stata creata la sezione delle approvazioni delle organizzazioni ATM/ANS. L'attività principale di questa nuova sezione è stata l'impostazione degli accordi con la Commissione e con Eurocontrol al fine di effettuare la sorveglianza del gestore della rete. Gli accordi sono stati presentati in un seminario al comitato per il cielo unico.

È stata iniziata un'attività parallela al fine di prepararsi per l'acquisizione del controllo del prestatore di servizi di EGNOS, ESSP. Questa attività consiste in riunioni sul controllo con le autorità francesi e belghe nonché partecipazione ad audit.

Dato che la sezione e i suoi obiettivi sono nuovi, è stato dato inizio allo sviluppo dei processi, forme e procedure, nonché all'assunzione di nuovo personale.

c. Ispezioni degli Stati membri

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia assiste la Commissione europea nel monitorare l'implementazione uniforme ed efficace del diritto dell'Unione europea da parte delle AAN degli Stati membri per mezzo di ispezioni di standardizzazione. Tali ispezioni di standardizzazione potrebbero anche includere ispezioni di imprese o associazioni di imprese nell'ambito della sorveglianza delle AAN ispezionate.

Per quanto concerne i settori dell'aeronavigabilità iniziale e per il mantenimento dell'aeronavigabilità, l'Agenzia vigila sulla conformità delle AAN ai requisiti del regolamento di base e corrispondenti norme attuative conformemente al quadro stabilito dal regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione.³ Nei settori delle operazioni di volo (OPS), rilascio delle licenze di pilotaggio (FCL) e dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD), l'Agenzia svolge le ispezioni di standardizzazione al fine di garantire una transizione continua e per evitare lacune di sicurezza fino all'adozione delle prossime norme attuative dell'UE. I precedenti requisiti aeronautici JAA (JAR) e, per il trasporto aereo commerciale con velivoli i requisiti del regolamento (CEE) n. 3922/91⁴ del Consiglio ("UE-OPS"), continuano a rimanere validi.

Nel settore della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), il rilascio di diverse norme attuative tra agosto e dicembre 2011 ha aperto la strada all'avvio di ispezioni di standardizzazione dell'AESA in questo campo.

Principali realizzazioni nel 2011

➤ **Campo di applicazione**

Nel 2011, il campo di applicazione della standardizzazione conteneva 46 paesi: i 31 "Stati dell'AESA" più 15 Stati che hanno firmato un accordo di lavoro (WA) con l'AESA. Nel corso dell'anno, sono state effettuate delle ispezioni nei 27 "Stati dell'AESA" e 6 "Stati del WA". La

³ Regolamento (CE) n. 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, GU L 129/10.

⁴ Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione del 20 agosto 2008 recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili, GU L 254/1.

standardizzazione ha continuato a combinare tutte le ispezioni settoriali pianificate per lo stesso paese, al fine di fornire alla Commissione europea una "visione globale" coerente in tutti i settori tecnici. Conseguentemente, la maggior parte delle ispezioni regolari nel 2011 sono state pianificate e svolte come "ispezioni combinate".

➤ **Squadra di ispettori**

L'AESA si impegna a coinvolgere gli ispettori AAN distaccati nelle sue squadre di ispezione, al fine di beneficiare dalla loro competenza ed esperienza pratica così come per instaurare e disseminare un'intesa comune dei requisiti applicabili su tutte le AAN (standardizzazione proattiva). Nel 2011, 96 membri sono stati forniti dagli ispettori AAN distaccati (58 %). Sono stati eseguiti cinque corsi di addestramento iniziale per gli ispettori di standardizzazione, dei quali due rivolti in modo specifico alla comunità ATM/ANS in vista della prossima estensione delle attività di standardizzazione. Sono stati addestrati più di 80 nuovi ispettori, principalmente nei settori ATM/ANS, FCL, OPS e FSTD.

➤ **Risultati principali della standardizzazione**

Nel 2011 sono state effettuate 107 ispezioni di standardizzazione⁵, come segue:

Tipo di ispezione	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regolare	20	17	18	18	8
Follow-up	4	4	3	2	0
Ad hoc	4	7	1	1	0
Totale	28	28	22	21	8

Nota: a partire dal 2011 le attività di standardizzazione dell'aeronavigabilità iniziale e del mantenimento dell'aeronavigabilità sono state fuse in aeronavigabilità (AIR).

Queste ispezioni hanno dato luogo a 781 risultati, dei quali 738 sono stati classificati come non conformità richiedenti la proposta e l'implementazione di un piano d'azione correttiva da parte dell'AAN ispezionata. Approssimativamente il 26 % di tutti i risultati sono stati classificati come mancanze significative che potrebbero causare problematiche di sicurezza se non corrette puntualmente.

Tutti i piani d'azione correttiva proposti dalle AAN sono stati valutati dalle corrispondenti sezioni di standardizzazione. In alcuni casi specifici non è stato possibile raggiungere alcun accordo, il che ha portato alla pubblicazione di relazioni supplementari. Delle azioni concordate sono state monitorate dall'Agenzia al fine di assicurare la loro implementazione.

➤ **Riunioni di standardizzazione**

Nel 2011 il dipartimento di standardizzazione ha organizzato nove riunioni con una partecipazione totale di 442 rappresentanti delle AAN. Le riunioni di standardizzazione sono risultate essere uno strumento efficace per raggiungere un livello più alto di intesa comune e interpretazione dei requisiti applicabili. Le conclusioni di ciascuna riunione vengono condivise con la direzione Regolamentazione, così che quelle qualificanti come potenziale materiale normativo possono essere ulteriormente sviluppate. L'Agenzia ha deciso di aumentare la frequenza delle riunioni di standardizzazione sulla base del riscontro positivo che ha ricevuto dalle AAN.

⁵ Inoltre, il dipartimento di standardizzazione è stato coinvolto in sette visite internazionali di standardizzazione (Stati Uniti, Canada, Brasile) e nove visite di accreditamento.

➤ **Miglioramento continuo del processo di standardizzazione**

Al momento il processo di standardizzazione è in una fase matura e consegue con successo i propri obiettivi.

Tuttavia, l'Agenzia sta lavorando verso un continuo miglioramento della qualità, efficienza ed efficacia del processo. A tal fine, nel 2011 sono già stati avviati un numero di provvedimenti che saranno ulteriormente migliorati nel 2012, quando il processo dovrebbe subire una grande evoluzione. A tal fine, è stato già stabilito un sistema di segnalazione basato sul paese, verrà definito un approccio al monitoraggio continuo (CMA) basato su un modello di fiducia e saranno rivisti i metodi di lavoro per condurre le ispezioni (Reg. 736/2006).

Allo stesso tempo, lo svolgimento delle ispezioni di standardizzazione nel campo ATM/ANS e l'entrata in vigore delle norme attuative nei settori delle operazioni di volo, rilascio delle licenze per l'equipaggio di condotta e i dispositivi di addestramento al volo simulato rappresenteranno una sfida significativa per la standardizzazione.

d. Operatori

Obiettivo e campo di applicazione

Il dipartimento Operatori tratta le attività dell'Agenzia relative al coordinamento del programma della valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari (SAFA) della Comunità europea e l'autorizzazione degli operatori dei paesi terzi (TCO).

L'attività della SAFA svolta dall'AESA è una funzione di coordinamento, che include:

- mantenere e aggiornare la banca dati delle relazioni delle ispezioni di rampa della SAFA;
- fornire analisi e relazioni dei dati raccolti;
- incoraggiare l'organizzazione e l'implementazione di corsi d'addestramento;
- fornire proposte per manuali e procedure;
- incoraggiare la standardizzazione di attività della SAFA.

In aggiunta, nell'ambito dell'articolo 23 del regolamento di base dell'AESA, l'Agenzia sarà responsabile per il rilascio di autorizzazioni a operatori di paesi terzi (TCO) che desiderano volare nello spazio aereo dell'AESA e atterrare in un paese dell'AESA.

Nel 2011, l'Agenzia ha rivolto la sua attenzione all'ulteriore miglioramento del programma SAFA (comprendente, ad esempio, lo sviluppo e il dislocamento dell'applicazione SAFA rivista, l'aggiornamento delle procedure SAFA), nello svolgimento delle audit di standardizzazione della SAFA alle AAN e nel fornire un supporto continuo alla Commissione per il Comitato per la sicurezza aerea (ASC) sulla Lista di sicurezza dell'UE.

Principali realizzazioni nel 2011

SAFA

➤ **Miglioramento del programma SAFA**

Nel mese di settembre 2011, è stata distribuita la nuova applicazione e la banca dati della SAFA e tutti i dati esistenti sono stati spostati con successo nella banca dati. Questa nuova applicazione fornisce pieno supporto per l'intero processo (preparazione, relazioni, follow-up e chiusura dei risultati), l'esecuzione di query e le funzionalità analitiche e fornisce accesso diretto on-line alle relazioni SAFA alle AAN (da Stati non partecipanti alla SAFA) e agli operatori.

L'analisi della SAFA è stata effettuata in linea con il programma stabilito. I risultati dell'analisi così come i risultati del processo di prioritizzazione delle ispezioni della SAFA sono stati presentati durante le riunioni del Comitato per la sicurezza aerea (Lista di sicurezza). Su richiesta della Commissione europea sono state anche effettuate numerose analisi ad hoc per fornire supporto ai vari casi in corso di investigazione.

Come stabilito dalla direttiva SAFA e in conformità ai termini di riferimento per la standardizzazione della SAFA concordati con gli Stati partecipanti alla SAFA, l'AESA ha continuato il processo di standardizzazione della SAFA iniziato nel 2009. Nel 2011, un totale di 12 ispezioni di standardizzazione sono state pianificate e completate presso Stati partecipanti alla SAFA dell'UE e non dell'UE, completando il primo ciclo di standardizzazione su tutti gli Stati partecipanti alla SAFA (con l'eccezione di Monaco).

Nel 2011 è stata inoltre evidenziata una maggiore trasparenza nei confronti dell'industria aeronautica. L'AESA ha organizzato il primo forum dei regolatori SAFA e dell'industria che ha riunito i rappresentanti degli Stati partecipanti alla SAFA, ICAO, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO e AAPA per discutere apertamente in merito a questioni relative alla SAFA.

➤ **Promozione internazionale del programma SAFA dell'UE**

Il programma SAFA dell'UE ha continuato a essere promosso al pubblico internazionale ed è stata organizzata un'ispezione di rampa internazionale come follow-up del secondo forum di cooperazione internazionale dell'AESA. Il programma SAFA dell'UE è stato anche presentato durante vari seminari, gruppi di lavoro e riunioni bilaterali a un numero di Stati o organizzazioni regionali: Canada, Montenegro, Giappone, Singapore, CASSOA (Agenzia per la sicurezza dell'aviazione civile e controllo della sicurezza della comunità dell'Africa orientale), ICAO America Latina.

Sulla base dei negoziati avviati con alcuni partner strategici per il loro inserimento del programma SAFA dell'UE, nel 2011 l'Agenzia ha concluso il primo accordo di lavoro con uno Stato non europeo, il Marocco, che è diventato il 43° Stato partecipante della SAFA. Sono continuati i negoziati con il Canada e con il Brasile e sono iniziati nuovi negoziati con il Montenegro.

Operatori dei paesi terzi

Nei limiti del campo di applicazione dell'estensione del suo mandato, l'Agenzia ha iniziato un lavoro introduttivo (esatta definizione del campo di applicazione, carico di lavoro e procedure) nel contesto delle autorizzazioni agli operatori dei paesi terzi (TCO).

La Commissione europea è stata regolarmente sostenuta nel contesto della Lista di sicurezza dell'UE. L'AESA ha partecipato a incontri preparatori con autorità straniere e operatori stranieri e ha fornito la competenza tecnica nell'analisi di diversi casi nel settore della lista di sicurezza dell'UE. La sezione TCO ha continuato a coordinare il gruppo di lavoro dell'analisi delle segnalazioni ICAO USOAP, che ha fornito diverse segnalazioni relative ai paesi al comitato della sicurezza aerea dell'UE.

4. Cooperazione internazionale

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia stabilisce degli accordi di lavoro con AAN straniere e assiste la Commissione europea nella negoziazione e attuazione di accordi bilaterali per la sicurezza aerea (BASA).

Inoltre, l'Agenzia sta rafforzando le sue relazioni con l'ICAO, in stretto coordinamento con la Commissione europea e gli Stati membri e in relazione con Eurocontrol.

Inoltre, l'Agenzia fornisce supporto ai paesi in via di sviluppo per migliorare le loro capacità di regolamentazione.

Principali realizzazioni nel 2011

➤ Accordi bilaterali e accordi di lavoro

Gli accordi bilaterali per la sicurezza aerea (BASA) sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'UE e gli Stati Uniti e tra l'UE e il Canada sono entrati in vigore rispettivamente il 1° maggio 2011 e il 26 luglio 2011. L'Agenzia ha organizzato diverse attività di attuazione quali l'organizzazione di riunioni di sottocomitati (sulla certificazione e manutenzione), l'approvazione dei documenti di livello 3 o lo sviluppo e la fornitura di addestramento tecnico.

Sono stati firmati 5 accordi di lavoro (WA) tra l'AESA e la CAAC della Cina, 11 accordi di lavoro sull'estensione dei domini di ATM/ANS tra l'AESA e gli stati PANEP⁶, un accordo di lavoro tra il Civil Aviation Bureau del Giappone e l'AESA comprendente delle procedure attuative, un accordo di lavoro tra l'AESA e il CAD di Hong Kong, e la modifica dell'appendice 1 delle procedure attuative all'accordo di lavoro tra GCAA-UAE e l'AESA.⁷

➤ Cooperazione con l'ICAO

L'AESA ha adottato una serie di misure significative per rafforzare il suo coinvolgimento nelle questioni dell'ICAO. A partire dal mese di luglio 2011, è stato collocato un rappresentante dell'AESA nell'ufficio di Montreal della rappresentanza dell'UE presso l'ICAO. Ciò permette all'AESA di diventare più consapevole del lavoro della commissione della navigazione aerea e a rafforzare le relazioni con il segretariato dell'ICAO. L'AESA ha anche fornito un esperto distaccato per fornire supporto al segretariato nello sviluppo del nuovo allegato sulla gestione della sicurezza e al relativo gruppo. Il gruppo di esperti si è riunito per la prima volta nel mese di novembre 2011. L'AESA ha iniziato a lavorare con la Commissione europea, gli Stati membri dell'UE e l'ICAO per sviluppare un metodo più semplice per presentare le differenze per quei settori in cui l'UE ha maturato competenza. Infine, l'AESA ha collaborato con l'ufficio regionale di Parigi dell'ICAO per aiutare a dare forma al nuovo gruppo europeo sulla sicurezza aerea regionale.

➤ Cooperazione tecnica

L'AESA ha fornito supporto alla Commissione europea nel definire i progetti di assistenza europea e nel gestire programmi comunitari, in particolare per i Balcani occidentali, i paesi del Mediterraneo e l'Asia centrale. L'AESA ha anche fornito supporto ai programmi comunitari in Asia-Pacifico e in Africa. Le attività di cooperazione tecnica dell'AESA includono: (1) la

⁶ "Partner paneuropei" (PANEP)

⁷ La lista completa degli accordi di lavoro AESA è disponibile sul sito Internet dell'AESA al seguente link: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

gestione diretta di programmi di assistenza dedicati e (2) la partecipazione alle missioni di assistenza tecnica in Zambia, Benin, Gabon, Ghana, Mauritania, Mali, Congo e Cambogia.

Nel mese di novembre 2011 si è tenuto a Singapore il terzo forum di cooperazione internazionale dell'AESA (ICF-3).

5. Attività di supporto

Obiettivo e campo di applicazione

Le attività di supporto dell'AESA comprendono la gestione generale e l'amministrazione dell'Agenzia. Ciò include l'organizzazione globale (gestione, attività di pianificazione, coordinamento generale), la comunicazione, la consulenza giuridica, l'audit e la qualità. Inoltre, sono inclusi in queste attività anche il sostegno amministrativo, il sostegno all'IS (finanza, gestione delle risorse umane, approvvigionamento, servizi aziendali e servizi informativi) e il sostegno operativo (gestione delle domande, indagini sulla sicurezza, accreditamento, formazione tecnica, contratti con le AAN).

Nel 2011, le sfide principali nell'area del supporto hanno incluso il lancio di due applicazioni IT importanti (SAFA e IORS) e il completamento delle misure per l'allestimento dell'ufficio AESA di Bruxelles.

Principali realizzazioni nel 2011

Gestione generale

Si è tenuta in Vienna, Austria, la conferenza sulla sicurezza dell'aviazione internazionale Europa/Stati Uniti del 2011 sul tema "Migliorare la sicurezza aerea globale: sfide future" dal 14 al 16 giugno, alla quale hanno partecipato più di 300 partecipanti delle AAN, dell'industria e delle imprese.

Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento

Sono state emesse più di 10 000 fatture relative a diritti e onorari.

Nel 2011 sono state gestite e firmate 34 procedure di gara di valore elevato trattanti le necessità delle diverse direzioni dell'AESA (fare riferimento all'allegato 5).

Nel settore dell'esternalizzazione della certificazione, sono stati effettuati degli sforzi significativi per quanto riguarda la procedura di acquisto, lanciando l'esternalizzazione delle attività del nuovo mandato sia alle autorità aeronautiche nazionali che agli enti qualificati a partire dal mese di aprile 2012. La fase I del bando di gara è stata finalizzata con successo. La fase II dovrebbe essere completata nei primi mesi del 2012.

Grazie alla rigorosa gestione degli ordini di acquisto alle AAN non è stato necessario modificare il bilancio del 2011.

Servizi finanziari

È stato raggiunto un livello di implementazione del bilancio pari al 98 % e il numero di giorni di fatturazione è stato ridotto a 98 giorni grazie al miglioramento della procedura di recupero dei crediti. Tutti i dettagli relativi alla prestazione finanziaria nel 2011 sono forniti nell'allegato

4. Il bilancio del 2010 è stato approvato dalla Corte dei conti europea e il Parlamento europeo ha concesso all'Agenzia il discarico per il 2009.

La capacità di segnalazione è stata sviluppata ulteriormente al fine di fornire supporto alla direzione dell'Agenzia nel processo decisionale e di pianificazione delle risorse necessarie per svolgere in modo efficiente le missioni dell'Agenzia. È stato presentato un quadro di valutazione mensile che fornisce gli indicatori chiave di prestazione (inclusi quelli relativi al programma di lavoro annuale), che è stato discusso su base mensile con tutti i direttori del Comitato esecutivo. Sono state definite delle relazioni e analisi specifiche e sono state effettuate chiusure trimestrali dei bilanci insieme a una previsione proattiva dell'anno e dei risultati economici, consentendo un attento monitoraggio delle attività relative ai diritti e onorari.

Dal punto di vista della pianificazione, l'Agenzia ha preparato il piano di attività quinquennale, che è stato approvato dal consiglio di amministrazione. Nel ciclo di pianificazione annuale dell'Agenzia, questo documento costituisce la base per la creazione del bilancio annuale e programma di lavoro e il piano pluriennale di politica del personale. Sono stati fatti degli sforzi specifici per semplificare i documenti, in particolare riducendo le dimensioni ed essendo più concisi. È stata rivolta un'attenzione particolare per migliorare ulteriormente tutti i calcoli relativi alle risorse basati su stime del carico di lavoro operativo e indicatori chiave di prestazione e per definire gli obiettivi SMART.

Sono stati raggiunti dei miglioramenti in diverse altre aree: la comunicazione tra le Agenzie (organizzazione di giornate finanziarie con le direzioni operative), il sistema di contabilità (in particolare la contabilità analitica per la gestione del bilancio e costi per attività e per progetto), il quadro normativo finanziario (l'Agenzia ha presentato proposte per la revisione e semplificazione delle regole contabili e finanziarie che verranno discusse con la Commissione europea) e la semplificazione amministrativa.

Servizio giuridico

Il dipartimento Servizio giuridico ha contribuito attivamente allo sviluppo di risultati in materia di regolamentazione.

In aggiunta, il dipartimento Servizio giuridico ha fornito supporto alle funzioni tecniche/operative dell'Agenzia, quali quelle relative all'implementazione dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento di base e all'applicazione delle disposizioni dell'articolo 83bis della convenzione di Chicago al sistema dell'UE, e quelle relative allo sviluppo del necessario quadro contrattuale per garantire la ricorrenza delle licenze dei piloti collaudatori dell'AESA.

Il dipartimento ha coordinato in maniera continua la risposta dell'Agenzia alle richieste avanzate dalle autorità per le indagini sugli incidenti e le autorità giudiziarie in stretta collaborazione con i dipartimenti operativi e consulenti legali esterni. Inoltre, ha lanciato il suo sito Internet DPO interno il 5° giorno europeo sulla protezione dei dati e ha lavorato su diverse questioni relative alla protezione dei dati come ad esempio nelle comunicazioni elettroniche, le procedure disciplinari, politiche relative all'uso di CCTV, registrazioni di richiedenti in SAP.

Infine, il dipartimento ha partecipato alla task force dell'ICAO sulla protezione delle informazioni relative alla sicurezza come parte e capo della delegazione dell'UE, e ha presieduto nel 2011 la rete giuridica fra agenzie.

Comunicazioni

Nel 2011 sono stati creati degli strumenti di comunicazione interna importanti. La rete intranet dell'Agenzia è stata oggetto di una revisione completa e sia la navigazione che le capacità di ricerca sono state migliorate per facilitare lo scambio di informazioni. Una newsletter settimanale sull'attività dell'AESA e una rassegna stampa quotidiana sono ora disponibili a tutti i membri del personale.

L'AESA ha pubblicato dei comunicati stampa su argomenti quali le norme armonizzate per le limitazioni del tempo di volo e un'edizione speciale delle notizie AESA, la certificazione del TP 400, il motore dell'Airbus A400M, la certificazione del Boeing 787. L'AESA è stata anche coinvolta nella richiesta del Government Accountability Office degli Stati Uniti sulla certificazione dei materiali compositi.

Sono state organizzate un vasto numero di interviste in TV, radio e stampa con personale dell'AESA riguardanti argomenti quali l'incidente dell'Air France 447 e l'attività normativa sulle limitazioni del tempo di volo.

È stata lanciata una nuova funzione, un portale per lo scambio di informazioni tra le AAN e l'AESA, al quale possono accedere i rappresentanti delle comunicazioni dell'AESA e le AAN europee.

Le pubblicazioni esterne dell'Agenzia nel 2011 includono: una brochure dell'Agenzia Generale "perché l'aviazione è sicura", la relazione annuale sulla sicurezza del 2010, la relazione generale annuale del 2010, il Fact Book 2005-2010, una serie di pubblicazioni per il gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST) e il gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST), notizie AESA 6, 7, 8 e 9.

Risorse umane

Alla fine del 2011, l'AESA aveva alle sue dipendenze 574 agenti temporanei (AT), 50 in più rispetto all'anno precedente. In aggiunta, l'AESA aveva alle sue dipendenze 57 agenti contrattuali (AC) e 11 esperti nazionali distaccati (END). Nel corso del 2011, l'AESA ha concluso 85 nuovi contratti di assunzione mentre 28 membri del personale hanno lasciato l'Agenzia per varie ragioni (dimissione, fine del contratto, pensionamento e licenziamento). Ciò è risultato in un incremento netto di 57 membri del personale. 27 membri del personale hanno conseguito risultati positivi nelle procedure di selezione esterne o interne.

L'Agenzia ha pubblicato 63 offerte di lavoro, con 69 posti di lavoro, e ha concluso 60 procedure di selezione corrispondenti a 70 posti di lavoro. Sono state ricevute circa 4 145 domande e sono stati condotti più di 525 colloqui.

Nuovi contratti conclusi nel 2011 (AT/AC/END)	85
Membri del personale che hanno lasciato l'Agenzia nel 2011 (AT/AC/END)	28
Aumento netto del personale nel 2011 (AT/AC/END)	57
Offerte di lavoro pubblicate nel 2011 (AT/AC/END)	63
Risultati positivi di candidati interni (AT)	27

In aggiunta ai membri del personale già assunti, 16 ulteriori candidati AT hanno accettato un'offerta di assunzione e inizieranno a lavorare nei primi mesi del 2012. I dettagli su cifre e demografia del personale 2011 dell'Agenzia sono riportati nell'**allegato 5**.

In seguito alla procedura di valutazione e riclassificazione, 109 membri del personale sono stati proposti per riclassificazione, dei quali 83 sono stati riclassificati conformemente

all'articolo 45, paragrafo 2 (B2 conoscenza di una terza lingua dell'UE). Il 2011 è stato il secondo anno in cui anche gli agenti contrattuali sono stati riclassificati.

È stato completato il primo sondaggio sulla motivazione del personale e la relazione fornita dalla ditta Ipsos Loyalty GmbH è stata divulgata a tutto il personale nel primo trimestre del 2011. Hanno fatto seguito delle presentazioni a tutte le direzioni ed è stato organizzato nel primo trimestre del 2012 un seminario con tutti i direttori e capi dipartimento per discutere i risultati e formulare un piano d'azione. Una seconda indagine sul personale (nella forma di un sondaggio) verrà lanciata nel primo trimestre del 2012.

Nel primo trimestre del 2011 è stato svolto un sondaggio per registrare tutti i settori di esperienza nel campo aeronautico del personale dell'AESA ed è stato pianificato di aggiornarli continuamente. È richiesto a tutti i nuovi arrivati di compilare il sondaggio all'inizio del loro periodo presso l'AESA.

Nel quarto trimestre del 2011 l'Agenzia ha lanciato il suo primo sondaggio dei soggetti interessati svolto su un processo interno per identificare le aspettative e per valutare la soddisfazione dei soggetti interessati interni del dipartimento Risorse Umane. I risultati del primo trimestre 2012 hanno mostrato che un elevato numero di membri del personale ha partecipato a questo sondaggio e il tasso di soddisfazione complessiva per quanto riguarda i processi HR è del 72%. Questo è stato incoraggiante e i commenti ricevuti hanno dimostrato che questa iniziativa era benvenuta.

Formazione generale e tecnica

Formazione generale

Per quanto riguarda la gestione e lo sviluppo del personale, l'Agenzia ha organizzato 322 corsi di formazione generale (dei quali 103 corsi e test di lingua) con complessivamente 1 709 partecipanti (dei quali 594 in corsi e test di lingua). Al fine di integrare i corsi di lingua in aula, nel mese di giugno 2011 è stata resa disponibile a tutto il personale una piattaforma per corsi su supporto elettronico. Inoltre, a seguito della finalizzazione della sua configurazione, nel mese di settembre 2011 è stato implementato e reso disponibile a tutto il personale uno strumento di gestione della formazione ("ELG – EASA Learning Gateway").

I contratti firmati con nuovi fornitori di addestramento verso la fine del 2010 hanno comportato diverse attività di team building e corsi sia generali che mirati alla sensibilizzazione interculturale. L'obiettivo è quello di creare le basi per una cultura di iniziative per la formazione di équipes all'interno dell'AESA e di sensibilizzare il personale sugli aspetti multiculturali delle relazioni di lavoro quotidiane.

La formazione del personale della direzione è stata condotta dal nuovo fornitore, Cognos International, su un totale di 83 dirigenti AESA con una presenza media superiore al 90%. È stata inoltre fornita la formazione per la valutazione del personale ai nuovi valutatori. È stato fornito un riscontro positivo e un forte interesse per tali iniziative rivolte alla direzione.

Infine, al fine di mantenere gli standard di sicurezza nei posti di lavoro, è stata pubblicata una politica sulla salute e sicurezza sul lavoro, è stato incorporato un programma di pronto soccorso in un catalogo di formazione generale ed è stato svolto un controllo di sicurezza completo di tutti i dispositivi portatili.

Formazione tecnica

Al fine di soddisfare il crescente numero di richieste di formazione tempestiva e ad hoc, nel 2011 sono state intraprese le seguenti azioni:

- pubblicazione dei cataloghi dei corsi di formazione tecnica sul sito Internet dell'AESA per le AAN, l'industria, le AAN internazionali e gli istituti accademici per aumentare la visibilità e l'utilizzo delle registrazioni one-stop;
- pubblicazione di un numero crescente di corsi su supporto elettronico, incluso l'accordo per la sicurezza UE/USA, ARIS e IORS;
- condivisione delle migliori pratiche con le AAN per mezzo di riunioni del "Common Training Initiative Group (CTIG)" e partecipazione a seminari di standardizzazione e regolamentazione;
- completamento dell'inventario generale delle risorse della biblioteca tecnica e rinnovo delle principali pubblicazioni degli standard e abbonamenti elettronici;
- formazione sul nuovo sistema di esame elettronico ELG per le organizzazioni e le AAN.

Tra le principali realizzazioni del 2011 figurano:

- aumento dei fornitori di esami elettronici a 43 incluse 13 AAN degli Stati membri;
- nuova gara d'appalto per 4 anni trattante 17 lotti;
- implementazione del sistema AESA ELG per la gestione della formazione e per la piattaforma per gli esami elettronici con la migrazione dell'intera banca dati sul server proprio dell'AESA.
- adozione delle nuove tecnologie di formazione per soddisfare una richiesta crescente;
- sviluppo e lancio di corsi specializzati per: CS-23, CS-27/29, valutatori FSTD, accordi per la sicurezza UE/USA, ARIS, sistema ELG, banca dati SAFA e IORS;
- pubblicazione del programma di formazione per il 2012 (dicembre 2011).

Nel 2011 le attività di formazione sono state le seguenti:

Sessioni di formazione	78
Corsi	40
Partecipanti dell'AESA	495
Partecipanti delle AAN	235

Servizi di informazione

Per quanto riguarda le applicazioni commerciali, sono stati completati due progetti strategici: SAFA (valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari) e IORS (sistema di rendicontazione interno), nonché uno strumento per la formazione sia interna che esterna.

Inoltre, è stata avviata l'analisi per un altro progetto strategico: TCO (operatori di paesi terzi), con una data di implementazione prevista nel 2012.

In parallelo, è stato fornito un supporto continuo per la manutenzione e il miglioramento di varie applicazioni commerciali importanti quali AWD (direttive di aeronavigabilità), CRT (strumento di risposta alle osservazioni) e il sistema HR. È stato avviato un progetto per la gestione dei dati di riferimento per assicurare sia l'armonizzazione che un'unica fonte di informazioni di base su entrambe le applicazioni commerciali sviluppate internamente e il sistema SAP.

Per quanto riguarda l'ERP, l'Agenzia ha continuato l'ottimizzazione dello strumento, aggiungendo varie funzionalità e raffinando quelle implementate. È stata finalizzata la base e l'analisi per ulteriori estensioni, che includono Flexitime e Applicant Web Portal, con le implementazioni previste per il 2012.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, è stato dato il via alla preparazione dell'AESA per ospitare i servizi IT critici nel centro dati dell'ECDC (agenzia dell'UE a Stoccolma), con una data di attuazione prevista nel 2012.

L'Agenzia ha inoltre eseguito con successo la migrazione a MS Office 2010 e ha pianificato la migrazione a Windows 7 nel 2012.

Servizi aziendali

Gestione delle strutture

Sono stati aperti uffici temporanei a Bruxelles e sono stati identificati dei locali permanenti in Avenue de Cortenbergh 100. Al momento della stesura, il personale assegnato a Bruxelles è operativo mentre l'allestimento continua.

Gestione dei viaggi

Al fine di contenere i costi di viaggio, è stata pubblicata una revisione della politica sui viaggi che include una politica della migliore tariffa disponibile. I risultati verranno valutati agli inizi del 2012. Sono stati mantenuti gli stessi tempi di elaborazione per i rimborsi spese senza un aumento di personale, nonostante un aumento del 14% in volume di viaggi.

Allegati

- **Allegato 1:** dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore
- **Allegato 2:** studi e progetti di ricerca nel 2011
- **Allegato 3:** decisioni, pareri e NPA del 2011
- **Allegato 4:** risultati finanziari dell'Agenzia nel 2010 (esecuzione del bilancio dell'AESA)
- **Allegato 5:** procedure di acquisto avviate e / o finalizzate nel 2011
- **Allegato 6:** cifre e demografia del personale
- **Allegato 7:** indicatori chiave di prestazione
- **Allegato 8:** consiglio di amministrazione dell'AESA
- **Allegato 9:** elenco degli acronimi

Allegato 1: Dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore

Il sottoscritto Patrick Goudou, direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, in veste di ordinatore,

- Dichiaro che le informazioni contenute in questa relazione offrono un'immagine veritiera e corretta⁸.

- Dichiaro di poter garantire ragionevolmente che le risorse assegnate alle attività descritte in questa relazione sono state utilizzate per gli scopi previsti e nel rispetto del principio di una sana gestione finanziaria, e che le procedure di controllo poste in atto offrono le necessarie garanzie di legittimità e regolarità delle relative operazioni.

La garanzia ragionevole si basa sulla valutazione del sottoscritto e sulle informazioni a sua disposizione, quali l'analisi annuale del controllo interno e gli insegnamenti tratti dalla scorsa relazione del servizio di audit interno e dalle relazioni della Corte dei conti per gli esercizi precedenti all'anno della presente dichiarazione.

- Confermo di non essere a conoscenza di alcuna informazione non riferita nel presente documento che potrebbe danneggiare gli interessi dell'Agenzia.

- Confermo che sono state adottate le misure appropriate dopo il controllo dell'IAS al fine di soddisfare le principali raccomandazioni formulate.

Patrick Goudou,
Direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

⁸ L'espressione "immagine veritiera e corretta" in questo contesto significa un'immagine affidabile, completa ed esatta della situazione.

Allegato 2: Studi e progetti di ricerca nel 2011

Nel 2011 i seguenti quindici progetti della durata dai 6 ai 15 mesi sono stati finanziati a seguito di una procedura d'appalto per una spesa prevista totale di 1 263 Mio EUR per BL3903 + 480 000 EUR per BL3600) :

• CODAMEIN II - Impatto brusco (ad alta energia) sui pannelli compositi - estensione del primo progetto (<i>Blunt impact (high-energy) on composite panels - extension of 1st project</i>)
• FUAD – Additivi antighiaccio per il carburante per aviogetti civili (<i>Fuel anti-ice additives for civil jet aircraft</i>)
• HELMGOP - Ottimizzazione delle prestazioni nei casi di perdita d'olio del rotore principale degli elicotteri (<i>HELicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation</i>)
• HFOD - Studio della tolleranza da danni causati da oggetti estranei agli elicotteri (rotore di coda) (<i>Study of Helicopter Foreign Object Damage tolerance (tail rotor)</i>)
• HDVE - Volo con elicotteri in ambienti visivi degradati (<i>Helicopter Flight in Degraded Visual Environment</i>)
• HighIWC- Nubi ad alta quota contenenti ghiaccio (<i>Ice Water Content of clouds at High altitude</i>)
• MULCORS - Utilizzo di processori multicore in sistemi di bordo (<i>Use of MULTicore proCessORs in airborne Systems</i>)
• NGW - Rilevazione di raffiche di vento in prossimità del suolo (<i>Near-ground wind gust detection</i>)
• RECAT – Revisione delle modifiche proposte alla categorizzazione degli aeromobili e delle minime di separazione utilizzate per la separazione in turbolenza di scia (<i>review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation</i>)
• SHARDELD - Implicazioni sulla sicurezza riguardanti l'uso di strumenti di sviluppo hardware per l'hardware elettronico di bordo programmabile (<i>Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne Electronic Hardware</i>)
• SISA - Miglioramento della definizione del campo di applicazione del principio "See and Avoid" utilizzato dall'aviazione generale (<i>Scoping Improvement to 'See and Avoid' principle used by General Aviation</i>)
• WATUS-II – Separazione in turbolenza di scia per gli aeromobili nuovi di grandi dimensioni - estensione dello studio iniziale (<i>Wake turbulence separation for new large aircraft – extension of the initial study</i>)
• SEBED-II - Degradazione delle cinture di sicurezza, estensione del progetto iniziale per test aggiuntivi (<i>Seat Belt Degradatio , extension of the initial project for additional tests</i>)
• Apparecchiature per la misurazione di attrito continuo (CFME) - utilizzo su superfici contaminate (<i>Continuous friction measuring equipment (CFME) – use on contaminated surfaces</i>)
• SAMPLE III: Particolati dell'aeromobile SC-S (<i>Aircraft Particulate Matters SC-2</i>)

Nel 2011 l'Agenzia ha ricevuto e accettato le relazioni finali in merito ai seguenti progetti:

• CODAMEIN: Metriche e ispezione dei danni composti (minaccia di impatto brusco ad alta energia) (<i>Composite Damage Metrics and Inspection (high energy blunt impact threat)</i>)
• WAFCOLT: Comportamento dell'acqua nel combustibile in condizioni di bassa temperatura (<i>Water behaviour in fuel under cold temperature conditions</i>)
• SEBED: Degradazione delle cinture di sicurezza (<i>Seat Belt Degradation</i>)
• SOMCA: Implicazioni sulla sicurezza dell'analisi di copertura del modello software (<i>Safety implications in performing Software Model Coverage Analysis</i>)
• WATUS: Turbolenza di scia, separazione per aeromobili di grandi dimensioni (<i>Wake turbulence separation for large aircraft</i>)
• RECAT – Revisione delle modifiche proposte alla categorizzazione degli aeromobili e delle minime di separazione utilizzate per la separazione in turbolenza di scia (<i>Review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation</i>)

Le relazioni possono essere visionate e scaricate dal sito Internet dell'Agenzia (sezione "Research").⁹

⁹<http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php> .

Allegato 3: decisioni, pareri e NPA del 2011

Decisioni

Decisione	Numero attività	Oggetto
Decisione 2011/001/R	ATM.002	Introduzione del software ACAS II versione 7.1 Aggiornamento di AMC-20
Decisione 2011/002/R	M.022	Modifica del materiale AMC alla parte M, testo aggiuntivo all'AMC M.A.706 (e)(2): Modifica AMC M.A. 706 (e) (2)
Decisione 2011/004/R	25.037 (a)	Apparati avionici - Armonizzazione sulla revisione 25.1322/AMC sulla segnalazione all'equipaggio di condotta e AMC 25-11 sui sistemi elettronici di visualizzazione in coordinamento con HF HWG
Decisione 2011/005/R	MDM.032 (e)	Decisione per nuovo CS-LSA
Decisione 2011/006/R	21.059	Protezione ambientale – classificazione delle modifiche di un progetto del tipo
Decisione 2011/008/R	66.026	Appendice 1 Abilitazione per tipo per una licenza di manutenzione aeronautica di cui alla parte 66
Decisione 2011/010/R	21.018	Miglioramento degli elementi esplicativi alla norma 21A.101
Decisione 2011/011/R	145.022	Controllo del personale di manutenzione incaricato (prg. 145.A30)
Decisione 2011/012/R Decisione 2011/013/R	31.003	Palloncini a gas liberi - Sviluppo delle specifiche di certificazione per i palloncini a gas liberi (CS-31GB)
Decisione 2011/014/R	OPS.089	A-NPA Gestione delle operazioni di volo con nota o prevista contaminazione da ceneri vulcaniche
Decisione 2011/015/R	FCL.001	AMC e GM Parte MED
Decisione 2011/016/R	FCL.001	AMC e GM Parte FCL
Decisione 2011/017/R	ATM.022	Sviluppo di AMC/GM per SKPI (IR sulle prestazioni ATM)

Pareri

Parere	Numero attività	Oggetto
Parere 01/2011	MDM.032 (e)	Processo ELA e modifiche e riparazioni standard
Parere 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Requisiti per le autorità e requisiti per le organizzazioni
Parere 02/2011	FCL.001	Qualificazione dell'equipaggio di cabina e relativo attestato
Parere 04/2011	OPS.001 (a)	Norme attuative per le operazioni di volo
Parere 05/2011	ATM.001(a)	Requisiti riguardanti i servizi di navigazione aerea
Parere 06/2011	BR.008	Attuazione delle modifiche CAEP 8
Parere 07/2011	21.039 (a)	Dati di idoneità operativa

NPA

NPA	Numero attività	Oggetto
NPA 2011-01	31.003-004	CS per "Palloncini a gas liberi (CS-31GB)" e "Palloncini ad aria calda (CS-31HB)"
NPA 2011-02	ATM.001	SERA parte B
NPA 2011-03	25.058	Certificazione di velivoli di grandi dimensioni in condizioni di formazione di ghiaccio
NPA 2011-04	E.009	Certificazione dei motori a turbina in condizioni di formazione di ghiaccio
NPA 2011-05	OPS.004	Operatori dei paesi terzi
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Consultazione sul documento IVATF dell'ICAO in merito alla gestione delle operazioni di volo con nota o prevista contaminazione di ceneri vulcaniche
NPA 2011-07	66.026	Abilitazione per tipo per AML parte 66
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 e 36.006	Attuazione delle modifiche CAEP-8
NPA 2011-09	25.070	Incorporazione di generici SC e AMC CRI in CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (equipaggio di cabina)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento)
NPA 2011-12	ETSO.008	Revisione sistematica e trasposizione degli standard FAA TSO esistenti per le parti e pertinenze nell'ETSO dell'AESA
NPA 2011-13	25.055	Protezione dei velivoli di grandi dimensioni dal basso livello di carburante ed esaurimento carburante
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Aggiornamento delle CS per conformarsi ai regolamenti dell'UE
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Linee guida non vincolanti sui limiti TBO

NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Qualifiche per volare in IMC
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Ceneri vulcaniche
NPA 2011-18	ATM.022	KPI di sicurezza
NPA 2011-19	M.027	Monitoraggio del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile
NPA 2011-20	ADR.001, 002 e 003	ADR

Allegato 4: Risultati finanziari dell'Agenzia nel 2011 (esecuzione del bilancio dell'AESA) ¹⁰

4.1. Conto di risultato dell'esecuzione del bilancio preliminare 2011 *(tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).*

La contabilità di bilancio fornisce un quadro dettagliato dell'esecuzione del bilancio. Essa si basa sul principio della contabilità di cassa modificato.

ENTRATE	2011	2010
Sovvenzione della Commissione (per il bilancio operativo – Titoli 1, 2 e 3 – dell'Agenzia)	35 192	35 025
Fondi Phare dalla Commissione	946	515
Altri contributi e fondi ricevuti attraverso la Commissione	1 525	962
Proventi da diritti	72 000	68 260
Altre entrate	1 308	802
TOTALE ENTRATE (a)	110 949	105 564
SPESE		
Titolo I: personale	57 911	56 215
Titolo II: spese amministrative	13 871	13 919
Titolo III: spese operative escluse le entrate assegnate per i diritti e gli onorari	51 442	52 654
Entrate assegnate riportate da F&C	26 281	21 230
SPESA TOTALE (b)	149 505	144 018
RISULTATO PER L'ANNO FINANZIARIO (a-b)	- 38 556	- 38 454
Cancellazione degli stanziamenti per pagamenti non utilizzati riportati dall'anno precedente	2 526	1 101
Rettifica per riporti dall'anno precedente delle appropriazioni disponibili al 31.12 derivanti dalle entrate assegnate	36 350	38 934
Differenze di cambio per l'esercizio (utile +/- perdita -)	- 13	- 16
SALDO DEL CONTO DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO	306,2	1 565
Saldo anno N-1	1 565	1 083
Saldo positivo dall'anno N-1 rimborsato alla Commissione nell'anno N	- 1 565	- 1 083
Risultato utilizzato per determinare i valori nella ragioneria generale	306,2	1 565
Sovvenzione della Commissione – ratei attivi dell'Agenzia e ratei e risconti passivi della Commissione	34 885	33 460
Prefinanziamento rimanente aperto che l'Agenzia deve rimborsare alla Commissione nell'anno N+1	306,2	1 565
Non inclusi nel risultato di bilancio:		
Interessi generati al 31/12/N sui fondi di sovvenzione della Commissione e che devono essere rimborsati alla Commissione (passivo)	59 217	49 734

Nel 2011 l'Agenzia ha utilizzato soltanto stanziamenti non differenziati.

¹⁰ Si attende la ricezione della relazione finale dalla Corte dei conti europea sui bilanci AESA del 2010 nel mese di giugno 2010.

Il consumo totale degli stanziamenti d'impegno ha raggiunto 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR nel 2010), dei quali 121 966 000 EUR (122 271 000 EUR nel 2010) sono stati impegnati e 27 539 000 EUR (21 747 000 EUR nel 2010) degli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate sono stati automaticamente riportati, ai sensi dell'articolo 10 del regolamento finanziario dell'AESA.

Il consumo totale degli stanziamenti per pagamenti ha raggiunto 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR nel 2010), dei quali 93 917 000 EUR (95 884 000 EUR nel 2010) sono stati pagati e 55 588 000 EUR (48 134 000 EUR nel 2010) sono stati automaticamente riportati (28 049 000 EUR per impegni e 27 539 000 EUR per stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate).

Gli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate di 27 539 000 EUR, che sono stati riportati automaticamente, sono composti da 26 281 000 EUR di entrate assegnate provenienti dai diritti e dagli onorari e 1 258 000 EUR da altre entrate assegnate.

Gli stanziamenti corrispondenti alle entrate con destinazione specifica di 1 233 000 EUR per continuare con i progetti di assistenza tecnica e di cooperazione con i paesi terzi sono stati autorizzati nel bilancio definitivo per il 2011. Con gli importi riportati dal 2010, sono stati resi disponibili stanziamenti totali pari a 1 444 000 EUR, dei quali 422 000 EUR sono stati impegnati e 1 022 000 EUR di stanziamenti di credito sono stati automaticamente riportati al 2012.

Rigorosi sforzi di monitoraggio del bilancio nel corso dell'esercizio hanno contribuito all'alto tasso di esecuzione del bilancio del 98,80%.

4.2. Esecuzione del bilancio preliminare 2011 (tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

	2011		2010	
TITOLO I – Spese del personale				
	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Impegnato	0	57 911	0	56 214
Pagato	57 212	0	55 429	0
Riporti automatici	699	0	786	0
Totale spese/impegni (2)	57 911	57 911	56 215	56 214
Stanziamiento riportati dalle entrate assegnate (3)	0	0	0	1
Cancellato	747	747	73	73
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
TITOLO II – Spese amministrative				
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Impegnato	0	13 871	0	13 919

Pagato	9 931	0	10 357	0
Riporti automatici	3 940	0	3 563	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
Totale spese/impegni (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	0	0	0
Cancellato	488	488	183	183
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
TITOLO III - Spese operative				
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Impegnato	0	50 184	0	52 138
Pagato	26 774	0	30 098	0
Riporti automatici	50 949	0	43 786	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
Totale spese/impegni (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	27 539	0	21 746
Cancellato	577	577	154	154
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
TOTALE				
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Impegnato	0	121 966	0	122 271
Pagato	93 917	0	95 884	0
Riporti automatici	55 588	0	48 134	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
Totale spese/impegni (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	27 539	0	21 747
Cancellato	1 812	1 812	410	410
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Risultato economico preliminare 2011 (Tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

I bilanci mostrano tutti gli oneri e i proventi per l'esercizio finanziario sulla base delle regole della contabilità per competenza conformemente alle norme contabili CE.

4.3.1. Diritti e onorari aggregati e sovvenzioni

	2011	2010
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	69 419	77 374
Contributo degli organismi CE	35 607	33 725
Recupero delle spese	573	417
Altro	-	399
Contributo dei paesi dell'EFTA	980	962
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	106 579	112 079
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 55 799	- 53 023
Edifici e spese correlate	- 7 794	- 8 187
Altre spese	- 5 769	- 7 088
Ammortamenti e storni	- 3 152	- 3 670
Esternalizzazione e attività in appalto	- 30 287	- 36 016
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 102 802	- 107 984
ECCEDEZZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	3 778	4 094
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)		
Interessi ricevuti da terzi	598	413
Interessi e spese pagate a terzi	- 69	-96
ECCEDEZZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	528	317
ECCEDEZZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	4 306	4 411
ECCEDEZZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	0
ECCEDEZZA NETTA PER IL PERIODO	4 306	4 411

4.3.2. Soltanto diritti e onorari

	2011	2010
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	69 419	77 374
Contributo degli organismi CE	-	-
Recupero delle spese	242	252
Altro	-	-
Contributo dei paesi dell'EFTA	-	-
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	69 661	77 626
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 33 190	- 32 264
Edifici e spese correlate	- 4 657	- 5 091
Altre spese	- 3 384	- 4 347
Ammortamenti e storni	- 1 993	- 2 949
Esteralizzazione e attività in appalto	- 22 851	- 27 145
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 66 076	- 71 796
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	3 585	5 830
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)		
Interessi ricevuti da terzi	598	413
Interessi e spese pagate a terzi	- 41	- 64
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	557	349
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	4 142	6 179
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	-
ECCEDENZIA NETTA PER IL PERIODO	4 142	6 179

4.3.3 Soltanto sovvenzioni

	2011	2010
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	-	-
Contributo degli organismi CE	35 607	33 725
Recupero delle spese	331	165
Altro	-	399
Contributo dei paesi dell'EFTA	980	962
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	36 919	34 453
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 22 609	- 20 759
Edifici e spese correlate	- 3 137	- 3 097
Altre spese	- 2 385	- 2 741
Ammortamenti e storni	- 1 159	- 720
Esteralizzazione e attività in appalto	- 7 436	- 8 871
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 36 725	- 36 188
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	193	- 1 736
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)	-	-
Interessi ricevuti da terzi	-	-
Interessi e spese pagate a terzi	29	-32
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	29	-32
	-	
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	164	-1 768
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	
ECCEDENZIA NETTA PER IL PERIODO	164	-1 768

Allegato 5: Procedure di acquisto avviate e / o finalizzate nel 2011

STATO	
	COMPLETATO
	CANCELLATO (dopo aver avviato la procedura)

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (massimo)	Firma del contratto	STATO
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Metriche e ispezione dei danni composti	Diretto	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	03/01/2011	COMPLETATO
F	OP	EASA.2010.OP.09	Lotto 1	Forniture per ufficio - Büromaterial und Zubehör, Papier	Quadro	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	09/03/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2010.OP.15		Corsi su supporto elettronico per lingue straniere	Quadro	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 €	11/04/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2010.OP.15		Corsi su supporto elettronico per lingue straniere	Quadro	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	18/04/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS - Caso di sicurezza per separazione in turbolenza di scia per aeromobili di grandi dimensioni	Diretto	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	03/02/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED - Degradazione delle cinture di sicurezza	Diretto	EASA.2010.C21	Consorzio tra MIRA Ltd. (leader) e HSL (partner)	246 400,00 €	24/02/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lotto 1	Servizi di ristorazione - Servizi di ristorazione di base	Quadro	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	09/01/2012	COMPLETATO
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 4	Formazione tecnica - Formazione iniziale per gli ispettori delle merci pericolose	Quadro	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	COMPLETATO
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 8	Formazione tecnica - Ispettori IOSA	Quadro	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	05/10/2011	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (massimo)	Firma del contratto	STATO
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 16	Formazione tecnica - EWIS per personale qualificato che svolge attività di manutenzione	Quadro	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	COMPLETATO
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 17	Formazione tecnica - Sicurezza dei sistemi complessi	Quadro	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	11/10/2011	COMPLETATO
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 18	Formazione - Tecnica e Int Coop	Quadro	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	15/07/2011	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.05		Servizi Microsoft	Interistituzionale	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	02/03/2011	COMPLETATO
F	RP	EASA.2011.RP.06 - FASE 1		Esternalizzazione delle attività di certificazione alle autorità aeronautiche nazionali ed enti qualificati	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.07		Forniture per ufficio - Lotto 2 - IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Quadro	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	10/08/2011	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.08		Servizi di agenzia di viaggio	Quadro	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	22/08/2011	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.09		Licenze software (Oracle) - Supplemento al contratto	Quadro interistituzionale	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	10/02/2011	COMPLETATO
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		Corsi ICT	Quadro	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	14/10/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.12		Contributo allo sviluppo di una norma ICAO per le emissioni di CO2 degli aeromobili	Quadro	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	05/09/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.13		Apparecchiature per la misurazione di attrito continuo - utilizzo su piste contaminate	Diretto	EASA.2011.C22	Consorzio tra Douglas Equipment (leader; una unità aziendale di Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) e IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 €	22/12/2011	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (massimo)	Firma del contratto	STATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 1	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	03/11/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 1	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	03/11/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 1	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	03/11/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 1	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	03/11/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 1	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	03/11/2011	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC24	Consorzio tra SGI Aviation Services B.V (leader) e R.G.W. Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC25	Consorzio tra ECORYS Nederland B.V. (leader) e NLR	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC27	Consorzio tra Dornier Consulting GmbH (leader) e Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC28	Consorzio tra Egis Avia (leader) e Bureau Veritas	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lotto 2	Supporto alla valutazione dell'impatto e valutazione delle norme AESA (ASSESS I)	Quadro multiplo (con riapertura della gara d'appalto)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	24/01/2012	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (massimo)	Firma del contratto	STATO
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE — Volo con elicotteri in ambienti visivi degradati	Diretto	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	15/12/2011	COMPLETATO
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		Revisione RECAT	Diretto	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	01/08/2011	COMPLETATO
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND - Fornitura di una banca dati per la sicurezza aerea	Quadro	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	21/11/2011	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.23		Ufficio di Bruxelles - Affitto di proprietà commerciale	Quadro	n/d	Deka Immobilien GmbH	n/d	06/02/2012	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.23		Ufficio di Bruxelles - Allestimento (lavori)	Diretto	n/d	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	07/02/2012	COMPLETATO
		EASA.2011.NP.23		Ufficio di Bruxelles - Gestione delle strutture	Quadro	n/d	Jones Lang Lasalle	n/d	27/02/2012	COMPLETATO
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II - Metriche e ispezione dei danni composti	Diretto	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	06/01/2012	COMPLETATO
F	NP	EASA.2011.NP.26		Licenze SAP	Quadro	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	07/10/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC — Nubi al alta quota contenenti ghiaccio	Diretto	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 €	06/01/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP - Ottimizzazione delle prestazioni nei casi di perdita d'olio del rotore principale degli elicotteri	Diretto	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	06/01/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Utilizzo di processori multicore in sistemi di bordo	Diretto	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	19/12/2011	COMPLETATO
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 - Implicazioni sulla sicurezza riguardanti l'uso di strumenti di sviluppo hardware per l'hardware elettronico di bordo programmabile	Diretto	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	16/12/2011	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (massimo)	Firma del contratto	STATO
R	NP	EASA.2011.NP.32		Attrezzature di ricerca	Diretto	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 €	16/12/2011	COMPLETATO
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lotto 2	Servizi di ristorazione - Servizi di ristorazione di alto livello	Quadro	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - non sono state ricevute offerte in risposta alla gara d'appalto
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lotto 1-3 Lotto 5-7 Lotto 9-14	Servizi di formazione tecnica	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - non sono state ricevute offerte idonee
E	OP	EASA.2011.OP.19		Consulente medico	Quadro	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - LVP nel 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 e EASA.F.1.2011.NP.02		Indagine sulla responsabilità civile obbligatoria per enti qualificati	Diretto	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - Le offerte non hanno raggiunto la soglia minima di qualità tecnica
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 - Implicazioni sulla sicurezza riguardanti l'uso di strumenti di sviluppo hardware per l'hardware elettronico di bordo programmabile	Quadro	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - non sono state ricevute offerte in risposta alla gara d'appalto
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG - Idrogeno come gas portante	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	CANCELLATO - Le offerte non hanno raggiunto la soglia minima di qualità tecnica

TIPO DI PROCEDURA	
NP	Procedura negoziata
RP	Procedura ristretta
OP	Procedura aperta

Allegato 6: Cifre e demografia del personale

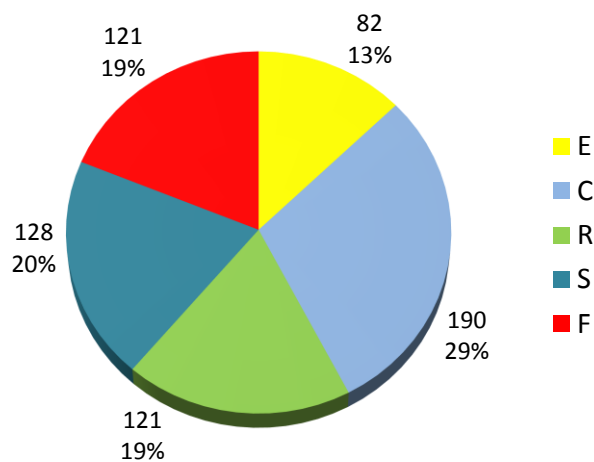
Questa parte contiene l'analisi e le statistiche relative al personale impiegato alla fine del periodo di riferimento, sulla base di diversi parametri quali la nazionalità, il genere e l'età. Per tutte le tabelle contenute in questa parte, le cifre riflettono la situazione al 31.12.2011.

Figura 1: Organico

Categoria/Grado	Posti assegnati al 31.12.2010	Organico 2011	Posti assegnati al 31/12/2011	Tasso di occupazione al 31.12.2011
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Totale	523	574	573	100%

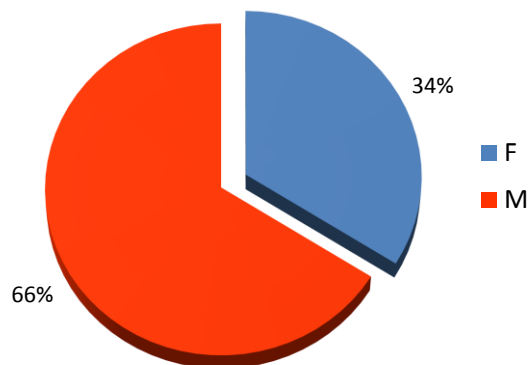
- Nella tabella vengono considerati soltanto i posti da agente temporaneo (AT). Questa tabella mostra i posti assegnati alla fine del periodo di riferimento e non il numero del personale impiegato. Va notato che due piloti a tempo parziale occupano un solo posto. Quindi, l'AESA assume 524 agenti temporanei in 523 posti. In aggiunta, alla fine del 2011 sono stati impiegati 57 agenti contrattuali (AC) e 11 esperti nazionali distaccati (END);
- Tutti i posti autorizzati nella tabella dell'organico dell'AESA sono definiti come "temporanei";
- Va notato che nelle istituzioni dell'UE è possibile "sotto-occupare" i posti, ossia assegnare un posto a un membro del personale il cui grado contrattuale è inferiore a quello teorico associato al posto. Infatti, la distribuzione dei gradi nella tabella dell'organico corrisponde alla distribuzione autorizzata "più elevata" dei gradi contrattuali, dove i posti assegnati vengono contati dal più alto al più basso con un meccanismo a cascata.

Figura 2: Distribuzione del personale per direzioni



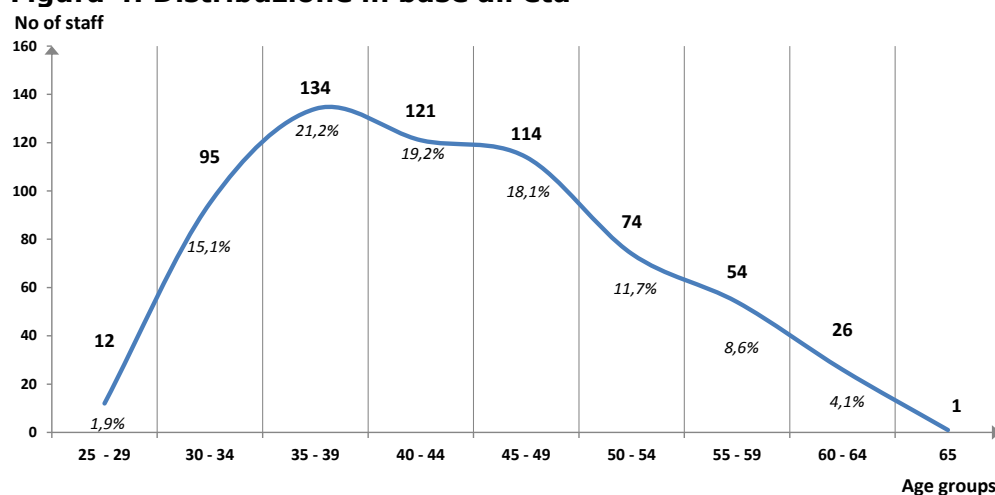
Personale considerato: AT, AC, END.

Figura 3: Distribuzione in base al genere



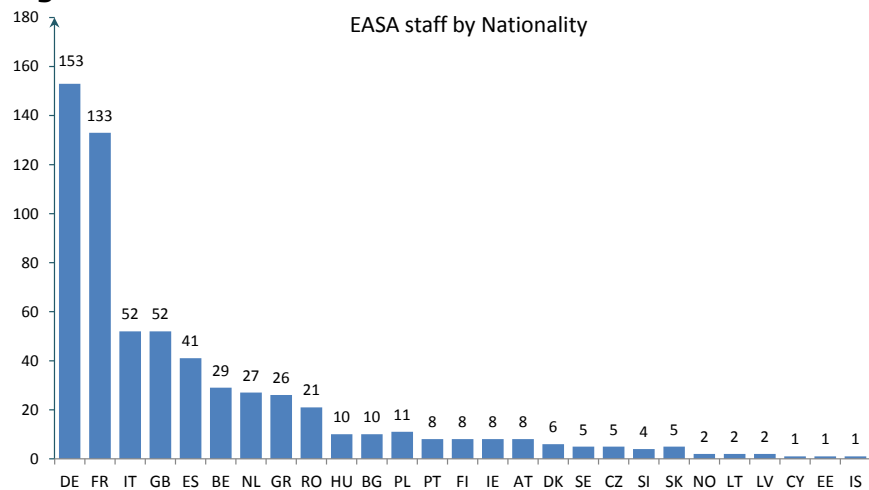
Personale considerato: AT, AC, END.

Figura 4: Distribuzione in base all'età



Personale considerato: AT, AC.

Figura 5: Distribuzione in base alla nazionalità



Personale considerato: AT, AC.

EN	IT Translation
No of staff	N. di personale
Age groups	Gruppi d'età
EASA staff by Nationality	Personale AESA in base alla nazionalità

Allegato 7: Indicatori chiave di prestazione

STRATEGIA PER LA SICUREZZA E EASP, ANALISI DELLA SICUREZZA E RICERCA

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Migliorare la tempestività disponibilità e migliorare il contenuto dell'analisi annuale della sicurezza	Anticipazione della data di rilascio, la gamma degli indicatori viene ampliata e i dettagli migliorati	Contenuto completato e approvato entro il 25 maggio	Contenuto completato e approvato entro il 25 aprile	Conseguiti, aggiunto nuovo capitolo sull'ATM
Istituire e mantenere un sistema interno di notifica degli incidenti	Fornitura efficace di informazioni sulla sicurezza alle parti interessate/ai decisori attraverso specifiche relazioni e bollettini.	n/d	Funzioni IORS con le 5 principali organizzazioni di notifica	Introduzione progressiva del sistema nel quarto trimestre del 2011
Migliorare la risposta dell'Agenzia alle raccomandazioni in materia di sicurezza	Percentuale delle nuove raccomandazioni in materia di sicurezza risposte in non più di 90 giorni	95%	97%	91%
Risposte coordinate, misurate e tempestive a gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Indagini di follow-up e supporto attivo per determinare il miglior piano di azioni correttive	Follow-up di 7 gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Capacità di rispondere a 10 principali incidenti dell'aviazione civile	
Migliorare la pianificazione e il rateo di implementazione delle azioni pianificate	I piani d'azione sono accettati. Monitoraggio dell'implementazione dei piani d'azione che indichi che una percentuale elevata di azioni vengono indirizzate	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST implementa un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST implementa un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	In corso. La struttura standardizzata del programma riflette i tre programmi di lavoro di squadra. Maggiore visibilità delle principali azioni attraverso l'EASp

REGOLAMENTAZIONE

Nota: i dati relativi agli FTE sono estratti dall'applicazione di registrazione degli orari. Sono previsti dati più coerenti nel prossimo futuro (per quanto riguarda gli FTE effettivi). Le stime verranno riviste in linea con i risultati e le attività dei prossimi anni.

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Aumentare la comunicazione e la cooperazione con i soggetti interessati	- Numero di eventi organizzati - Percentuale di riscontri positivi ricevuti dai soggetti interessati sui contenuti e organizzazione degli eventi - Equivalenti a tempo	25 eventi n/d	25 eventi 65%	22 eventi n/d

	pieno impiegati nel fornire supporto all'industria come percentuale degli FTE pianificati - Percentuale del numero di corrispondenza dal settore, dagli Stati membri e dalla Commissione fornita per tempo	n/d	20% FTE	5% FTE
		n/d	60%	87%
Avere un approccio proattivo nei confronti di ICAO, Stati membri e istituzioni UE per assumere un ruolo di leader nell'elaborazione di regole e nella fissazione di obiettivi di sicurezza	- Percentuale di partecipazione a pertinenti pannelli sulla sicurezza dell'ICAO e ambientali - Percentuale del numero di esenzioni cui è stata data una risposta tempestiva - Equivalenti a tempo pieno come percentuale degli FTE pianificati impiegati nel fornire supporto a: o Commissione (CE) o Stati membri o Paesi terzi	95%	98%	100%
		n/d	60%	86%
		n/d	15% FTE	5,5% FTE
			o 4% EC	o 1,7% EC
			o 5% MS	o 3,4% MS
			o 6% TC	o 0,5% TC
Attuazione del programma di lavoro sulla regolamentazione adottato (anno N - N+3)	- Percentuale di attuazione del programma di regolamentazione - Equivalenti a tempo pieno impiegati nella produzione di norme come percentuale degli FTE pianificati	95%	95%	91%
		n/d	35% FTE	48% FTE
Migliorare/perfezionare i processi di regolamentazione	- Equivalenti a tempo pieno impiegati per migliorare i processi gestiti dalla Regolamentazione in percentuale degli FTE pianificati	n/d	30% FTE	1.6%

CONTROLLO DELLA SICUREZZA DEI PRODOTTI

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Assicurare un livello minimo di supervisione sul mantenimento dell'aeronavigabilità	Numero di ore di lavoro tecnico annuali effettuate come percentuale delle ore pianificate	90%	90%	87,87%
Internalizzare il progetto di certificazione e i compiti CAW in linea con le politiche di internalizzazione	Ore interne come percentuale delle ore totali	64%	72%	75,85%

Migliorare il rendimento del personale tecnico	Porzione delle ore tecniche (progetto) come percentuale delle ore totali	66%	77%	81,66%
Assicurare un soddisfacimento adeguato di tutti i compiti di certificazione relativi agli standard di volo	Numero di ore di lavoro tecnico effettuate per progetto come percentuale delle ore pianificate	90%	90%	114,22%
Soddisfazione dell'industria	Percentuale di riscontro positivo ricevuto per mezzo di questionari di riscontro delle parti interessate	80%	65%	n/d*

APPROVAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Stabilire i mezzi per i controlli delle prestazioni di sorveglianza delle AAN al fine di garantire un'applicazione comune della sorveglianza dell'organizzazione; tutto ciò malgrado il fatto che la sorveglianza venga effettuata dall'AESA o da una AAN per suo conto	Numero di visite delle AAN accompagnate dai capi progetto dell'AESA o dal personale di gestione dell'AESA	5%	5%	5%
Implementare nuovi mandati, tempestivamente adeguati alle modifiche delle date di implementazione	Disponibilità del piano di implementazione	Implementare i nuovi mandati conformemente al piano di implementazione	Nuovi mandati implementati	L'implementazione è stata eseguita in quanto la stesura di procedure e forme è stata finalizzata.
Preparazione di procedure adeguate per l'esternalizzazione alle AAN in merito a nuovi mandati	Percentuale di incarichi esternalizzati sugli incarichi effettuati dal personale dell'AESA	Stabilire le procedure di esternalizzazione (obiettivo 80 %)	Procedure di esternalizzazione stabilite (obiettivo 80 %)	Il supporto alla procedura di gara è in corso, il supporto per l'accreditamento era stato programmato (nuovi mandati)
Sviluppare un sistema di sorveglianza basato sul rischio con fasi di prove e implementazione definite	Implementazione delle fasi di sorveglianza basate sul rischio rispetto al piano di implementazione	Finalizzare la fase di prova	50% di implementazione	Il concetto è stato esteso a tutte le competenze delle approvazioni delle organizzazioni. Il coordinamento con S.1 e S.4 è in corso
Fornire risorse come richiesto per le attività di ispezione del dipartimento di standardizzazione	% di soddisfazione delle richieste	90% delle richieste soddisfatte	90% delle richieste soddisfatte	90% delle richieste soddisfatte

ISPEZIONI DEGLI STATI MEMBRI:

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Completare il numero concordato di visite come previsto nel piano annuale approvato (1° pilastro strategico)	% delle visite pianificate svolte	100 % delle visite pianificate + visite ad hoc e altre visite impreviste	100% delle visite pianificate + ulteriore 10% (ad hoc, FUP, ecc.)	100% compiuto in tutti i settori (più un numero significativo di visite aggiuntive ad-hoc e di follow-up)
Avanzamento di misure di standardizzazione proattive (2° pilastro strategico)	Svolgere riunioni di standardizzazione	Una per campo di applicazione	1 riunione per FSTD e IAW 2 riunioni per CAW, OPS, FCL	Obiettivo raggiunto (riunioni di standardizzazione condotte in tutti i domini esistenti)
Valutazione dell'impatto del regolamento di base e norme attuative (art 24.3) (3° pilastro strategico)	% di analisi effettuata contro le questioni identificate	n/d	70%	100%

OPERATORI

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Stabilire i processi e le procedure necessarie, compresa una banca dati completa per la raccolta, l'analisi e la gestione delle autorizzazioni, assieme alle modifiche necessarie attuate nello strumento ERP dell'Agenzia	Procedure e processi, requisiti istituzionali della banca dati, moduli di domanda e schema di finanziamento	Stesura di procedure e processi e stabilire la banca dati dei requisiti commerciali	Stesura di procedure e processi e stabilire la banca dati	Progetto di procedura sviluppato in ARIS; documento di analisi commerciale definito per l'applicazione software TCO; svolti incontri regolari con la direzione F per l'integrazione di procedure amministrative TCO in SAP
Efficace attuazione della norma di attuazione relativa alle autorizzazioni TCO	Regolare attuazione della norma di attuazione	n/d	Valutazione iniziale dei rischi completata;	La procedura normativa per la prevista parte TCO è stata differita per cause al di fuori del controllo di S.4.2 (CRD pubblicato nel mese di gennaio 2012)
Sostegno alla Commissione nell'ambito del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005	Sostegno alla Commissione come richiesto	10 missioni (previste dalla Commissione)	10 missioni	Nessuna missione richiesta da CION (Lista di sicurezza dell'UE) 10 udienze/riunioni ASC a Bruxelles
Partecipare a seminari, conferenze, campagne d'informazione itineranti	Numero di iniziative alle quali si partecipa al di fuori degli eventi usuali	Almeno 3	5	7
Presentare il sistema CE-SAFA durante conferenze internazionali rilevanti e su richiesta degli Stati al fine di allineare i metodi delle ispezioni a terra con le altre autorità aeronautiche principali	Numero di presentazioni esterne e scambi con le autorità di paesi terzi	5	5	9
Qualificazione di ispettori SAFA	Completamento dell'addestramento con un'organizzazione d'addestramento approvata dall'AESA	Miglioramento di anno in anno	Tutti i STL&STM	Conseguiti.
Sviluppo della banca dati della SAFA	Facilità di utilizzo e qualità dei risultati	24 ispezioni	100%	100%

COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Promuovere il sistema dell'AESA per mezzo di accordi bilaterali, accordi di lavoro e rappresentanti locali	<ul style="list-style-type: none"> - Percentuale del numero di iniziative intraprese attivamente sul numero totale di richieste ricevute - Percentuale del numero di riunioni di coordinamento, come follow-up degli accordi 	n/d	90 % delle richieste risposte positivamente in tempi ragionevoli 90% di riunioni di coordinamento organizzate	98% 100%
Sostegno alla CE nella definizione, attuazione e valutazione dei programmi di cooperazione dell'Unione europea in materia di aviazione civile (Nuovo obiettivo)	Numero di progetti con il coinvolgimento diretto dell'AESA (partecipazione a riunioni del comitato direttivo dei progetti, contributo alle attività tecniche, ecc.)	5 progetti	7 progetti	19 progetti
Sviluppare e attuare attività di cooperazione tecnica, come seminari formativi e tecnici a beneficio delle autorità dei partner internazionali.	Numero di attività tecniche organizzate per diffondere e spiegare i regolamenti dell'UE	15 eventi	15 eventi	20 eventi
Sostenere il coordinamento della Commissione delle lettere di stato (SL) dell'ICAO in conformità con la procedura della Commissione	- Percentuale di raccomandazioni delle lettere di stato (SL) fornite per tempo	90%	90%	98%

ATTIVITÀ DI SOSTEGNO¹¹

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2010	Obiettivo 2011	Risultato 2011
Elaborare le domande in maniera tempestiva per perseguire un miglioramento qualitativo e continuo del servizio per il settore	Percentuale di domande assegnate entro 5 giorni lavorativi dal ricevimento	75%	75%	73%
Elaborare i documenti di chiusura in maniera tempestiva per perseguire un miglioramento qualitativo e continuo del servizio per il settore	Percentuale di certificati rilasciati entro 2 giorni lavorativi dal ricevimento del visto tecnico	75% ¹	80% ²	90%
Soddisfare i termini dei contratti quadro con le AAN	Percentuale di fatture elaborate (pagamento iniziato) entro 45 giorni dalla registrazione della fattura	100% ²	98% ³	99%

¹¹ Alcuni degli indicatori sono stati rivisti al fine di adattarli meglio al metodo di lavoro in SAP, come già riflesso nel programma di lavoro del 2012.

Offrire un servizio di gara adeguato per l'attività	Percentuale di pianificazione di alto valore a settembre (> 60 000) raggiunta alla fine dell'anno (numero di procedure, numero di contratti firmati, volume di bilancio)	90%	92%	96%
Mantenere un tasso di esecuzione del bilancio elevato	Percentuale di obblighi eseguiti rispetto alla previsione considerando l'intero bilancio annuale	98%	98%	98%
Migliorare l'efficienza del processo di recupero del debito	Numero medio di giorni per incassare gli ordini di riscossione	120	100	98
Fornire un'adeguata notifica della gestione al consiglio di amministrazione	Punteggio fornito per ogni riunione del consiglio di amministrazione	3	4	4
Istituire un sistema comune di gestione della documentazione dell'AESA conforme ai requisiti ISO 9001.	Applicazione del software di gestione della documentazione in tutti i dipartimenti	2 dipartimenti pilota	Studio di fattibilità per la gestione delle informazioni	Valutazione delle attività completata
Attuazione della tabella dell'organico	Percentuale di posti di agenti temporanei autorizzati occupati alla fine del 2011	98%	97%	100%
Identificare un programma di formazione standard (criteri comuni in merito alla conoscenza, abilità ed esperienza) per i profili di ispettori della sicurezza aerea	Documento di lavoro finale	Documento di lavoro finale concordato e approvato	Sviluppo iniziale e fornitura di moduli e programmi di formazione comuni identificati	È stata concordata dal CTIG la versione 3 del documento sui criteri di qualificazione degli ispettori che tratta i profili degli ispettori IAW e CAW
Certificazione ISO 9001	Valutazione da parte di un organismo esterno	Certificato ottenuto	Certificato mantenuto	Certificato mantenuto
Svolgere un esercizio annuale di analisi dei rischi.	Registro dei rischi aggiornato	100% aggiornato	100% aggiornato	100% aggiornato
Accreditamento -Garantire un processo di controllo continuo e stabile delle AAN e/o enti qualificati ai quali sono stati allocati compiti di certificazione -Fornire una garanzia affidabile al processo di certificazione che le AAN e/o enti qualificati sono in grado di svolgere i compiti assegnati assicura che l'Agenzia è in grado di	Indicatore di conformità: Piano annuale di accreditamento attuato <i>Obiettivo: Tutte le ispezioni pianificate per l'anno N sono state svolte</i> Indicatore di prestazione: Organizzazione di ulteriori audit ACCR identificate durante l'anno N <i>Obiettivo:</i>	100% aggiornato	100% aggiornato	100% aggiornato

reagire alle richieste in modo tempestivo.	<i>Tutte le audit aggiuntive sono da effettuarsi nell'anno N.</i>			
--	---	--	--	--

Allegato 8: Consiglio di amministrazione dell'AESA

Il consiglio di amministrazione dell'AESA riunisce i rappresentanti degli Stati membri e della Commissione europea. Il consiglio di amministrazione è responsabile della definizione delle priorità dell'Agenzia, del bilancio e del monitoraggio delle sue attività.

Il consiglio di amministrazione si è riunito quattro volte durante il 2011.

Composizione¹²

Membri con diritti di voto	Commissione europea e Stati membri europei (27)
Membri senza diritti di voto	Norvegia, Liechtenstein, Islanda, Svizzera
Osservatori	Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Montenegro, Serbia e la missione delle Nazioni Unite in Kosovo (da nominare)

Inoltre, il Comitato consultivo dell'AESA (EAB) partecipa al consiglio di amministrazione come osservatore

Presidente del consiglio di amministrazione	Vice presidente del consiglio di amministrazione
Sig. Michael SMETHERS (Regno Unito)	Sig. Maxime COFFIN (Francia)

¹² Un elenco dettagliato dei membri del consiglio di amministrazione dell'AESA è disponibile sul sito web dell'AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Allegato 9: Elenco degli acronimi

ACARE	Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa
ACI	Airport Council International
AD	Direttiva sull'aeronavigabilità
AMC	Metodi accettabili di rispondenza
ANS	Servizi di navigazione aerea
AR	Requisiti dell'autorità
ATCO	Controllore del traffico aereo
ATM	Gestione del traffico aereo
BASA	Accordo bilaterale per la sicurezza aerea
CA	Agente contrattuale
CAAC	Amministrazione generale dell'aviazione civile cinese
CAEP	Comitato sulla protezione ambientale in aviazione (ICAO)
CANSO	Organizzazione dei servizi di navigazione aerea civile
CAT	Trasporto aereo commerciale
CAW	Mantenimento dell'aeronavigabilità
CC	Equipaggio di cabina
CMA	Approccio di monitoraggio continuo
CRD	Documento di risposta alle osservazioni
CRT	Strumento di risposta alle osservazioni (<i>Comment Response Tool</i>)
CTIG	Common Training Initiative Group
COA	Imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità
DOA	Approvazione di imprese di progettazione
EACCC	Cella europea per il coordinamento in caso di crisi (<i>European Crisis Coordination Cell</i>)
EAD	Direttiva di aeronavigabilità di emergenza
EARPG	Gruppo europeo di partenariato di ricerca sull'aviazione
EASAC	Comitato consultivo europeo sulla sicurezza (<i>European Safety Advisory Committee</i>)
EASP	Programma europeo per la sicurezza aerea
EASp	Piano europeo per la sicurezza aerea
EC	Commissione europea
ECAC	Conferenza europea dell'aviazione civile
ECAST	Gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale
ECofA	Certificato di aeronavigabilità per l'esportazione
ECDC	Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie
EGAST	Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale
EHFAG	Gruppo europeo di consultazione sui fattori umani
EHEST	Gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri
ERP	Pianificazione delle risorse aziendali
ESSI	Iniziativa strategica europea per la sicurezza
ETSOA	Autorizzazione ETSO (<i>"European Technical Standard Order"</i>)
UE	Unione europea (UE)
EUROCAE	Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile
FAA	Federal Aviation Administration (USA) (Amministrazione federale dell'aviazione Stati Uniti d'America)
FAB	Blocchi funzionali di spazio aereo
FAL	Linea di montaggio finale
FCL	Abilitazione dei membri dell'equipaggio
FDM	Monitoraggio dei dati di volo
FOIA	Legge sulla libertà d'informazione statunitense
FSTD	Dispositivi di addestramento al volo simulato
FTE	Equivalenti a tempo pieno
GM	Elementi esplicativi
HLSC	Conferenza ICAO di alto livello sulla sicurezza
HR	Risorse umane
IAC	Comitato interstatale per l'aviazione civile
IAS	Servizio di audit interno (Commissione europea)
IAW	Aeronavigabilità iniziale
ICF	Forum di cooperazione internazionale
ICAO	Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
IGPT	Inter Group on Pilot Training (AESA) (Intergruppo per l'addestramento dei piloti)
IORS	Sistema di rendicontazione interno dell'AESA
IPPF	Quadro internazionale delle pratiche professionali
ISC	Comitato interno per la sicurezza
IT	Tecnologia dell'informazione
ITQI	Iniziativa internazionale per la qualificazione all'addestramento (IATA)

JAA	Autorità aeronautiche comuni
JAR	Requisito aeronautico comune
JARUS	Autorità comuni per la regolamentazione in materia di sistemi senza pilota
JCAB	Ufficio dell'aviazione civile giapponese
LoA	Autorizzazione a procedere
MMEL	Lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento
MOA	Autorizzazione di impresa di manutenzione
MRB	Comitato di revisione della manutenzione
NAA	Autorità aeronautiche nazionali (AAN)
NGAP	Nuova generazione di professionisti del settore aeronautico (ICAO)
No.	Numero
NPA	Avviso di proposta di modifica (AESA)
NPRM	Avviso di proposta di regolamentazione (FAA)
TFOEB	Comitato di valutazione delle operazioni
OPS	Operazioni di volo
OR	Requisiti per le organizzazioni
PAD	Proposta per il rilascio di una direttiva di aeronavigabilità (AESA)
POA	Approvazione di imprese di produzione
PRB	Consiglio di revisione delle prestazioni
Q	Trimestre
RTC	Certificato ristretto di omologazione
SAE	Society of Automotive Engineers
SAFA	Valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] Sistemi, applicazioni e prodotti nel trattamento dei dati [IT]
SARPS	Norme ICAO e pratiche raccomandate
SAN	Storage Area Network
SAS	Specifiche di aeronavigabilità speciali
SESAR	Programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo
SPOA	Approvazione dell'impresa di produzione singola
SNE	Esperto nazionale distaccato
SMS	Sistemi di gestione della sicurezza
SSP	Programma di sicurezza nazionale
STC	Certificato di omologazione supplementare
STD	Simulatore di volo, dispositivo di addestramento
TA	Agente temporaneo
TC	Certificato di omologazione
TCO	Operatori dei paesi terzi
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
UAE	Emirati arabi uniti
USOAP	Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (ICAO)
WA	Accordi lavorativi