

**Follow-up Action on Occurrence Report  
FACTOR n. 10/2011 Rev.0**

Data:	3/10/2011
Operatore:	Privati
Data dell'evento:	9 Luglio 2009
Località:	Punto ROBAS spazio aereo Milano Controllo, Settore MIE (Milano Est)
Aeromobile coinvolto:	Aeromobili Airbus A319 marche CS-TFU, Airbus A320 marche G-MIDX, Airbus A320 marche F-GKXF
Descrizione evento:	L'inconveniente grave si è verificato il 9 luglio 2009, alle ore 09.10 UTC, in prossimità del punto ROBAS, nello spazio aereo superiore posto al di sopra dello spazio aereo di Milano Controllo, sotto la giurisdizione di Roma Controllo, nel Settore denominato MIE (Milano Est). L'evento è stato caratterizzato da una riduzione di separazione di grado medio tra il volo WHT923P in discesa da FL360 a FL350 ed il volo BMA8343 a FL350, seguita da un'ulteriore riduzione di separazione di minore gravità tra il primo volo, risalito a FL360, ed il volo AFR2221 a FL360
Relazione ANSV:	<p>La causa dell'evento è attribuita dall'Agenzia alla mancata piena acquisizione della corretta situational awareness (consapevolezza situazionale) da parte del controllore del traffico aereo. La condizione di parziale consapevolezza situazionale sarebbe stata ragionevolmente favorita dai seguenti fattori contributivi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il passaggio di consegne che si è realizzato tra i CTA EXE si è basato principalmente su una eccessiva confidenza nella reciproca professionalità invece che sulla specificazione dettagliata della situazione in atto e sulla condivisione delle strategie individuate; questa situazione potrebbe essere stata probabilmente</li></ul>

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.



agevolata anche dalla IPI di Roma ACC, che non prevede istruzioni dettagliate per il passaggio di consegne in situazioni di traffico “normali” (ovvero in mancanza di situazioni di emergenza, incidenti o altri eventi eccezionali)

- La mancata collaborazione, da parte del Settore adiacente precedente, relativamente all’impatto che avrebbe prodotto l’istruzione emessa al volo WHT923P di procedere diretto al punto NESTI
- La diversa configurazione d’interfaccia riportata esistere tra Milano ACC e Roma ACC: in particolare, la diversa conformazione delle label può aver avuto influenza sui CTA (provenienti dalla realtà di Milano ACC) per quanto attiene ai tempi di acquisizione di tutte le informazioni necessarie alla corretta formazione di una strategia

In base alle evidenze acquisite l’Agenzia ha indirizzato ad ENAC ed ENAV S.p.A le seguenti raccomandazioni di sicurezza :

#### **RACCOMANDAZIONE ANSV-9/797-9/1/10**

Motivazione:

*“Il passaggio di consegne che si è realizzato tra i CTA EXE si è basato principalmente su una eccessiva confidenza nella reciproca professionalità invece che sulla specificazione dettagliata della situazione in atto e sulla condivisione delle strategie individuate; questa situazione potrebbe essere stata probabilmente agevolata anche dalle IPI di Roma ACC, che non prevede istruzioni dettagliate per il passaggio di consegne in situazioni di traffico “normali” (ovvero in mancanza di situazioni di emergenza, incidenti o altri eventi eccezionali)”.*

Destinataria:

ENAC ed ENAV S.p.A

Testo:

*“Valutare la possibilità di procedere ad una revisione delle IPI relativamente alle modalità di passaggio delle consegne tra CTA, prevedendo, a prescindere dalla ‘normalità’ o meno della situazione in essere, un tempo minimo definito di overlap con entrambi i CTA (smontante e montante) in cuffia, così da assicurare la condivisione delle strategie individuate e non ancora attuate”.*

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status “APERTO” o “CHIUSO” indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall’ENAC in risposta alla Raccomandazione.



### **Posizione ENAC:**

La previsione di stabilire un tempo minimo di overlap con entrambi i CTA (smontante e montante) in cuffia per effettuare il passaggio di consegne, senza definire prima la corrispondente situazione di traffico, potrebbe non essere utile ad affrontare le molteplici situazioni sempre diverse e che potrebbero richiedere periodi variabili in rapporto alla situazione in atto.

L'entità di detto periodo fisso sarebbe difficilmente quantificabile e potrebbe rivelarsi inadeguata in situazioni particolari, tanto per eccesso che per difetto, oltre che creare un rischio derivante dalla sensazione di attesa di cambio e di pressione ad andare del tutto incompatibile con la situazione.

Infine, si è dell'avviso che, più sostanzialmente, le disposizioni generali riportate nel Manuale Operativo-ATM di ENAV, vers. 2.0 § 1.9 - Servizio Operativo, in vigore dal 30 settembre 2008 (All 6), come integrate dalle prescrizioni delle IPI sezione GEN 3 § 3.1.2.8 - Check List Passaggio di Consegne CTA dell'ACC di Roma in vigore dal 30 settembre 2008 (All 7), rispondano pienamente alle esigenze operative.

Si rammenta al riguardo come tali manuali, accettati dall'ENAC nell'ambito del processo di certificazione, sono disponibili presso ogni sala operativa e costituiscono dotazione "ad personam" di ogni controllore del traffico aereo.

Per i motivi sopra esposti l'ENAC ritiene di non dover accogliere la raccomandazione.

Status Enac : Chiuso

### **RACCOMANDAZIONE ANSV-10/797-9/2/1/10**

Motivazione: *"Gli automatismi acquisiti dai CTA nell'iniziale formazione professionale su impianti ATS diversi possono creare - per la diversa configurazione d'interfaccia tra Milano ACC e Roma ACC relativamente alla conformazione delle label - difficoltà nella manualità necessaria alla disponibilità delle informazioni utili alla definizione della strategia operativa".*

Destinataria: ENAV S.p.A.

Testo: *"Valutare la possibilità di realizzare un'adeguata omogeneità nella configurazione di interfaccia degli schermi radar dei diversi enti di controllo del traffico aereo, allo scopo di ridurre la problematica degli automatismi nel personale CTA soggetto a trasferimento tra impianti ATC diversi, o, in subordine, di considerare l'adeguatezza dei periodi di OJT in relazione alla pre-esistente esperienza professionale dei CTA in assegnazione al nuovo impianto ATS".*

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.



**Posizione ENAC:**

La raccomandazione non è indirizzata all'ENAC

Status Enac : Chiuso

**RACCOMANDAZIONE ANSV-11/797-9/3/10**

Motivazione: *“L'esistenza di mezzi idonei ed affidabili di pianificazione strategica, tipo il Medium Term Conflict Detection (MTCD), potrebbe assicurare la sinergia necessaria tra il CTA PLN ed il CTA EXE, soprattutto nelle fasi critiche”.*

Destinataria: ENAV S.p.A.

Testo: *“Valutare l'opportunità di implementare idonei strumenti di software, sul modello del MTCD (Medium Term Conflict Detection), ad uso di tutti quei Settori di Area in cui il CTA PLN non abbia la concreta praticabilità di rendersi realmente e costantemente sinergico al CTA EXE”.*

**Posizione ENAC:**

La raccomandazione non è indirizzata all'ENAC

Status Enac : Chiuso

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status “APERTO” o “CHIUSO” indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.