

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	04/2014	issue date (data di emissione)	3/06/2024	Rev. (stato di revisione)	1
Operation type (tipo di volo)	☒ commercial air transport (trasporto aereo commerciale)	☒ general aviation (aviazione generale)	☒ aerial work (lavoro aereo)	☐ other ____ (altro)	
a/c category (categoria aeromobile)	☐ Fixed wing (ala fissa) ☐ Balloon (mongolfiera) ☐ Glider (alante)				
	☐ Helicopter (ala rotante) ☐ Dirigible (dirigibile) ☒ N.A..				
1st a/c involved (1° a/m coinvolto)	manufacturer (costruttore)	type (modello)	Registration Mark (marche)		
2nd a/c involved (2° a/m coinvolto)	manufacturer (costruttore)	type (modello)	Registration Mark (marche)		
Occurrence Location: (luogo incidente)			Occurrence date: (data dell'evento)		

Technical Investigation Report * issued by: (Rapporto di Investigazione emesso da)	☒ ANSV ☐	n. (if applicable – se applicabile)
Title: (titolo del Rapporto)	RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA Oggetto: penetrazioni non autorizzate negli spazi aerei controllati	
Ref. no.: (n. di protocollo)	0007373/13	Incoming Date: 19/12/2013 (data del protocollo)

Event description (copied from *):
(descrizione dell'evento – tratto da *)

Complessità e sovradimensionamento generalmente diffuso degli spazi aerei controllati.

Tra i fattori che contribuiscono alle UPA si può ragionevolmente annoverare il sovradimensionamento generalmente diffuso degli spazi aerei controllati italiani, che presenta degli anacronismi e non agevola l'attraversamento da parte del traffico VFR di ampie aree del territorio italiano, imponendo a tale tipologia di traffico limitazioni di quota o complesse deviazioni di rotta che potrebbero anche non essere del tutto compatibili con la sicurezza del volo.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

ANSV-17/SA/1/13

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

L'ANSV, in linea con la propria precedente raccomandazione di sicurezza ANSV-6/SA/6/06 e pur nella consapevolezza che è in atto un processo di revisione della geometria dello spazio aereo italiano, raccomanda di accelerare tale processo, ridimensionando per quanto possibile gli spazi aerei controllati, al fine di evitare che la loro eccessiva estensione orizzontale e verticale penalizzi le operazioni di volo in VFR, imponendo a tale tipologia di traffico limitazioni di quota o complesse deviazioni di rotta che potrebbero anche non essere del tutto compatibili con la sicurezza del volo.

ENAC Recommendation Assessment (posizione dell'ENAC)*

- | | |
|---|--|
| ☒ agreement <small>(in accordo)</small> | ☐ no longer applicable <small>(non più applicabile)</small> |
| ☐ partial agreement <small>(parzialmente in accordo)</small> | ☐ more information required <small>(richieste ulteriori informazioni)</small> |
| ☐ disagreement <small>(in disaccordo)</small> | ☐ not responsible <small>(non responsabilità di ENAC)</small> |
| | ☐ unknown <small>(non definita)</small> |

ENAC response (valutazione dell'ENAC)*

Il processo di revisione degli spazi aerei è correntemente in atto, e gode della massima priorità compatibilmente con le risorse di progettazione disponibili e le azioni comunque necessarie alla gestione dello spazio aereo nazionale.

In particolare è già stato attuato il processo di riconfigurazione dei CTR di Malpensa, Linate, Ronchi e Venezia; mentre sono in fase avanzata le attività per la riconfigurazione delle TMA di Roma e Milano, e dei CTR di Genova, Lamezia, Pescara e Torino.

Infine in accordo al piano di armonizzazione della classificazione dei CTR, si è concluso il processo di riclassificazione da C a D dei CTR di Bologna, Genova, Napoli, Olbia, Palermo, Torino e Venezia.

In considerazione dell'orografia italiana, ed in particolare della necessità di localizzare gli aeroporti destinati all'aviazione commerciale e alle operazioni strumentali nelle pianure disponibili, permane la necessità da parte dell'aviazione generale di attraversare spazi aerei controllati utilizzando gli strumenti che le regole dell'aria mettono a disposizione per questo scopo, ovvero contattando in frequenza gli Enti dei servizi di traffico aereo con responsabilità sugli spazi aerei interessati e ottenendone la relativa autorizzazione.

ENAC ricorda che per quanto riguarda gli apparecchi VDS non avanzati tale possibilità rimane preclusa, in quanto l'estrema semplificazione dell'iter formativo dei piloti VDS non include le cognizioni necessarie per il contatto in frequenza con gli enti ATS.

Aggiornamento (Rev.1): il processo di revisione dello spazio aereo è dinamico e in continua evoluzione per adattarsi alle esigenze degli utenti e della normativa. Esiste un tavolo per l'ottimizzazione degli spazi aerei sempre presente.

Completion Status (cross the applicable %)

(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)

0 %	25 %	50 %	75 %	☒ 100 %
-----	------	------	------	---