

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT



FACTOR n.:	02/2014	issue date (data di emissione)	03/06/2024	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)	☒	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: (data del protocollo)
19/12/2013		

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

Cartografia disponibile per il traffico VFR.

L'attuale cartografia disponibile per i piloti operanti in VFR non è, talvolta, di facile lettura e non agevola la identificazione dei confini e dello sviluppo verticale degli spazi aerei controllati, contribuendo, così, a favorire le penetrazioni non autorizzate.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:
(Raccomandazione di Sicurezza n.)
ANSV-19/SA/3/13

L'ANSV raccomanda di procedere ad una estesa rivisitazione della cartografia ufficiale disponibile e di quella pubblicata in AIP Italia, nonché dei simboli e delle sigle ivi presenti, al fine di consentire ai piloti operanti in VFR di effettuare una adeguata pianificazione del volo, nonché di identificare, in modo agevole ed immediato, i confini degli spazi aerei controllati e la relativa tipologia, così da non incorrere in penetrazioni non autorizzate. In tale contesto raccomanda anche di valutare la possibilità di pubblicare, come in altri Stati, un AIP VFR (da rendere disponibile in formato cartaceo e *on-line*), in modo da rendere più agevole l'acquisizione delle informazioni da parte dei piloti che non esercitino professionalmente attività di volo.

ENAC Recommendation Assessment *(posizione dell'ENAC)**

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 | ☐ no longer applicable 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

ENAC response *(valutazione dell'ENAC)**

La cartografia italiana è disegnata sulla base degli standard e raccomandazioni contenute nell'Annesso IV alla Convenzione di Chicago. Sotto questo aspetto, e seguendo un'azione correttiva richiesta dall'ICAO stessa, ENAC sta preparando la trasposizione del suddetto Annesso nella regolamentazione nazionale attraverso un proprio regolamento, in accordo a quanto previsto dall'articolo 690 del Codice della Navigazione.

Malgrado vi sia sempre la disponibilità a migliorare la leggibilità delle informazioni, appare comunque problematico identificare un nuovo formato che, pur rispettando gli standard internazionali, sia di più facile lettura.

Inoltre ENAC fa presente che spesso sono usate carte prodotte da soggetti terzi, quali Jeppesen. Su tali carte ENAC non ha alcuna responsabilità o potere di intervento.

Per quanto riguarda la pubblicazione di una AIP per il VFR, ENAC intende effettuare una ricognizione tra quelle esistenti entro marzo 2015.

Aggiornamento (Rev.1): con il regolamento UE 2020/469 e la Decision EASA 202/008/R, l'Annesso 4 dell'ICAO è stato, di fatto, implementato nella regolamentazione europea, direttamente cogente anche per l'Italia. La stessa regolamentazione non prevede la produzione di un AIP per il VFR e non si ritiene possibile derogare alla normativa in essere.

Completion Status *(cross the applicable %)*
(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)

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