

- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali relativi alle tematiche attinenti l'attività istituzionale.

L'obiettivo prioritario dell'ANSV resta dunque quello di completare la propria dotazione organica. Non va infatti dimenticato che la possibilità di avvalersi del personale dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV è limitata nel tempo, proprio perché si tratta di una soluzione provvisoria, destinata a consentire la sopravvivenza dell'ANSV nella fase emergenziale in cui si trova, in vista dell'assunzione, previo espletamento di concorso pubblico, di personale a tempo indeterminato da inserire stabilmente nel proprio organico investigatori.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area tecnica-economica-amministrativa del personale presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti¹³.

Situazione finanziaria.

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2015 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.466.318,00 euro (di cui 4.295.902,00 euro per spese di natura obbligatoria e 170.416,00 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

L'aumento del trasferimento per spese obbligatorie, rispetto allo scorso anno, è stato effettuato, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, in relazione ai maggiori oneri da sostenere per il personale militare dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV ed ha consentito di stabilizzare un quadro di sostanziale equilibrio nel bilancio della stessa ANSV.

Sempre il 2015 si è chiuso con un avanzo di gestione pari a 253.000 euro.

Nel 2016 l'entità del trasferimento dallo Stato dovrebbe essere di poco inferiore a quella del 2015.

Resta comunque la necessità di formulare, per l'ANSV, una diversa costruzione dei tagli imposti dalle norme di contenimento della spesa delle pubbliche amministrazioni, soprattutto per le voci strettamente correlate allo svolgimento della missione istituzionale.

¹³ È paradossale e deprimente dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la "semplificazione burocratica", aumentino, invece, a dismisura, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro che queste ultime producano, come risultato, alcun significativo valore aggiunto. Emblematico, al riguardo, è il caso delle incombenze spropositate e spesso ripetitive imposte dalla normativa in materia di trasparenza e anticorruzione, che stanno finendo per monopolizzare l'attività degli enti pubblici a danno dell'assolvimento dei compiti di istituto.

4. I rapporti con le istituzioni e gli operatori del settore

In un'ottica di sinergie e confronto per il miglioramento dei livelli di sicurezza del volo, l'ANSV, anche nel 2015, ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico.

In tale contesto, si segnala, in particolare, quanto segue.

Guardia di finanza

Nel 2015, rispettivamente il 25 marzo ed il 27 maggio, presso l'aeroporto di Pratica di Mare (Roma), la Guardia di finanza ha organizzato due seminari su problematiche inerenti la sicurezza del volo.

In un'ottica di scambio di informazioni di comune interesse in materia di sicurezza del volo, ai due seminari in questione è stata invitata, per tenere delle relazioni, anche l'ANSV, che ha affrontato le seguenti tematiche: “Problematiche investigative connesse ad incidenti occorsi ad aeromobili a pilotaggio remoto” (il 25 marzo 2015); “L'evoluzione dei registratori di volo (FDR e CVR) e decodifica dei dati” (il 27 maggio 2015).



Elicotteri del Servizio aereo della Guardia di finanza ripresi a Pratica di Mare: a sinistra un AW139, a destra un NH-500.

ANACNA

Il 13 novembre, l'ANSV e l'ANACNA (Associazione nazionale assistenti e controllori navigazione aerea) hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato a favorire, nel rispetto della normativa vigente e dei diversi ruoli, tutte le possibili sinergie per migliorare la sicurezza del volo e diffondere la *just culture*.

L'accordo prevede, in particolare, l'istituzione di un tavolo tecnico permanente, mirato ad assicurare una proficua collaborazione in materia di sicurezza del volo.

La conclusione del predetto accordo rappresenta la naturale prosecuzione di un positivo rapporto di confronto instauratosi negli ultimi anni con l'ANACNA.

5. I rapporti con le istituzioni straniere e la partecipazione ai consessi internazionali

L'ANSV, anche nel 2015, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Ancorché in criticità di organico, l'ANSV ha comunque cercato di presenziare alle iniziative europee ed internazionali di maggior interesse per la sicurezza del volo, al fine di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, per fornire, laddove utile e per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della stessa sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA¹⁴ ed a quelle dei seguenti *working group* (WG) costituiti da quest'ultimo: il WG 2 "Inventory of best practices of investigation in Europe", il WG 5 "Peer reviews" ed il WG 6 "Safety recommendation"¹⁵.
- La partecipazione, dal 2 al 5 febbraio 2015, a Montréal, presso l'ICAO (International Civil Aviation Organization), alla "Second High-level Safety Conference".
- La partecipazione, dal 21 al 25 settembre 2015, a Lisbona, di un funzionario ANSV, in veste di docente e *tutor*, al corso organizzato dall'ENCASIA denominato "Peer Review Training".

¹⁴ Per le competenze dell'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), che rappresenta l'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile dell'Unione europea, si veda l'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010.

¹⁵ Il WG 2 "Inventory of best practices of investigation in Europe" ha il compito di individuare le migliori prassi investigative relative alle inchieste di sicurezza e di predisporre un elenco di tali prassi: lo scopo finale consiste nello sviluppare una metodologia comune investigativa dell'Unione europea.

Il WG 5 "Peer reviews", proprio attraverso la organizzazione di *peer reviews* presso le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile, mira ad assicurare la corretta applicazione della normativa UE: in particolare, punta a fare sì che le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile siano dotate dai rispettivi Stati membri dei mezzi necessari per adempiere alle proprie responsabilità in completa indipendenza, ricevendo a tal fine sufficienti risorse. Il WG5 organizza, nell'ambito del processo di *peer review* annuale, un corso di formazione diretto a garantire ai *reviewers* un'adeguata conoscenza della procedura e della disciplina di questo processo contenuta nel "Peer Review Handbook". Questo corso di formazione persegue anche l'obiettivo di diffondere le buone/migliori pratiche, armonizzando le procedure delle medesime autorità investigative. Si segnala in questa sede che l'ANSV ha dato la propria disponibilità ad essere sottoposta a *peer review* nel corso del 2016.

Il WG 6 "Safety recommendation" ha, in particolare, i seguenti compiti: la definizione delle linee guida in materia di raccomandazioni di sicurezza; il sovrintendere alla gestione della relativa banca dati europea (SRIS, Safety Recommendations Information System); l'ulteriore sviluppo del SRIS, da realizzarsi attraverso il perfezionamento della tassonomia dedicata; la promozione di un impiego armonizzato della citata banca dati da parte dei diversi Stati membri.

Gli argomenti trattati dal funzionario dell'ANSV sono stati i seguenti: “Use of peer review data (confidentiality)” e “Organisation”.

- La partecipazione, l'1 ottobre 2015, a Bruxelles, alla *high level conference* “Saving lives with safety information – The impact of implementing a Just Culture in aviation”, organizzata dalla Commissione europea.
- La partecipazione, il 20 ottobre 2015, a Colonia, presso l'EASA, allo “International Workshop on Voluntary Reporting System”.
- La partecipazione, il 26 e 27 ottobre 2015, a Bruxelles, al “18th ECCAIRS Steering Committee Meeting”¹⁶.
- La partecipazione, il 3 e 4 novembre 2015, a Budapest, al “Forty-Third Meeting of the Group of Experts on Air Accident and Incident Investigation”, organizzato dall'ECAC¹⁷.



Partecipanti, tra cui due funzionari dell'ANSV, al “Forty-Third Meeting of the Group of Experts on Air Accident and Incident Investigation”, organizzato dall'ECAC.

6. La comunicazione istituzionale

Attraverso la comunicazione agli organi di informazione e ai cittadini l'ANSV sta contribuendo alla diffusione della cultura della sicurezza del volo, come riconosciuto da più parti.

¹⁶ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹⁷ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

Anche nel 2015, l'elevato numero degli accessi al sito web istituzionale ed i numerosi contatti dimostrano che l'ANSV si è ritagliata un ruolo nell'ambito dei media, basato sulla credibilità e sulla scelta di evitare la ricerca eccessiva di visibilità a fronte di eventi drammatici, di notevole impatto mediatico. Rimane infatti consolidato convincimento dell'ANSV che a seguito di incidenti e inconvenienti aerei si debba parlare soltanto sulla base delle evidenze acquisite, senza formulare ipotesi e supposizioni che potrebbero poi essere smentite, come spesso accade, dai fatti emersi in corso d'inchiesta. Tale scelta si impone anche quale forma di rispetto nei confronti delle vittime degli incidenti aerei e dei loro familiari.

La pubblicazione nel sito web delle relazioni d'inchiesta, nonché delle raccomandazioni di sicurezza di interesse maggiormente diffuso, ha incontrato, anche nel 2015, il costante apprezzamento degli operatori, oltre ad aver contribuito alla divulgazione di informazioni utili per lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, in linea, peraltro, con quanto contemplato dal regolamento UE n. 996/2010.

Nel segno della propria politica finalizzata a contribuire allo sviluppo della cultura aeronautica, l'ANSV, il 12 marzo 2015, a Mestre, ha tenuto il seminario dal titolo "L'incidente aeronautico e i mass media: l'esperienza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo", organizzato insieme all'Ordine dei giornalisti del Veneto ed alla Scuola di giornalismo "Dino Buzzati". All'evento in questione, inquadrato nella formazione professionale continua dei giornalisti, ha partecipato un centinaio di giornalisti della Regione.

Inoltre, sempre nell'ambito della formazione professionale continua dei giornalisti, l'ANSV è stata coinvolta in un incontro organizzato a Roma, il 14 ottobre 2015, da un ente terzo formatore accreditato presso l'Ordine nazionale dei giornalisti, dal titolo "Incidente aereo, dall'evento alla cronaca".

Entrambe le predette iniziative non hanno comportato oneri finanziari per i partecipanti.

Nell'ambito della comunicazione istituzionale si colloca anche la partecipazione dell'ANSV, con proprio personale relatore su specifici aspetti, al "Master universitario di secondo livello in gestione dell'aviazione civile", organizzato annualmente dall'Università "La Sapienza" di Roma-Dipartimento di ingegneria meccanica e aerospaziale, congiuntamente con l'ENAC e con l'Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma.

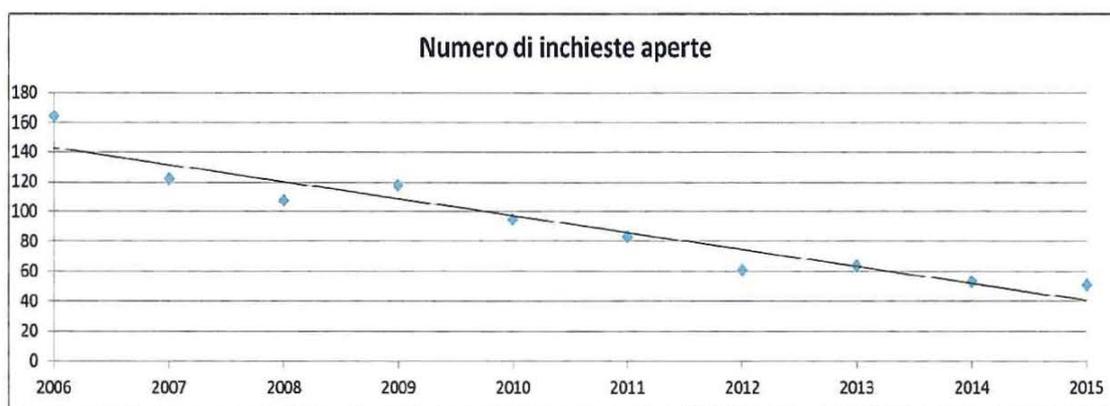
PARTE SECONDA
L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

1. Dati statistici

1.1. Considerazioni introduttive

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo pervenute all'ANSV nel 2015, nel numero di 3553, è risultato ulteriormente in aumento rispetto a quanto già registrato nell'ultimo anno (3118 nel 2014), confermando così una costante crescita della sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo. L'incremento delle segnalazioni è stato senza dubbio anche favorito dagli accordi preliminari ex art. 12 del regolamento UE n. 996/2010 sottoscritti dall'ANSV rispettivamente con l'ENAC e con l'ENAV SpA (al riguardo si rimanda al paragrafo 2 della *Premessa*).

A fronte di ciò, il numero delle inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2015 è invece rimasto pressoché invariato rispetto a quello dell'anno precedente, fermandosi a 52 (53 aperte nell'anno 2014, 64 aperte nel 2013).



Si ritiene utile precisare, in ordine ai dati numerici riportati nel presente *Rapporto informativo* e riferiti agli anni passati, che gli stessi possono differire anche sensibilmente da quelli pubblicati nei precedenti *Rapporti* e sono suscettibili a loro volta di variazioni anche in seguito alla pubblicazione del *Rapporto*. Tale differenza può derivare sia dalla riclassificazione degli eventi effettuata in una fase successiva delle indagini, sulla base delle ulteriori informazioni acquisite, sia dall'adozione, a partire dal 2006, di un sistema di classificazione degli eventi per tipo di operazione pienamente coerente con la tassonomia ECCAIRS¹⁸ ed ICAO¹⁹.

I dati forniti nel presente *Rapporto Informativo* sono dati assoluti (che comunque rimangono di estremo interesse per la sicurezza del volo), non normalizzati, per mancanza di informazioni

¹⁸ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹⁹ ICAO: International Civil Aviation Organization.

incontrovertibili relative al numero di ore di volo annue o di movimenti riguardanti tutte le tipologie di attività (peraltro va ricordato che le inchieste dell'ANSV non riguardano soltanto eventi occorsi, in Italia, ad aeromobili italiani, ma anche eventi occorsi ad aeromobili stranieri).

1.2. Segnalazioni e inchieste

Come già anticipato, nel 2015 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3553 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, comprese quelle riguardanti eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (per aeromobili di interesse nazionale si intendono quelli immatricolati in Italia, quelli di progettazione/costruzione italiana e quelli eserciti da operatori italiani).

A fronte del suddetto numero complessivo di segnalazioni, l'ANSV ha aperto 52 inchieste di sicurezza per incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia²⁰ ed ha accreditato propri investigatori in 20 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale.

Di seguito si riporta la relativa tabella riepilogativa.

Inchieste aperte dall'ANSV o in cui ci siano suoi rappresentanti

| | Incidenti | Inconvenienti gravi | Totale |
|---|------------------|----------------------------|---------------|
| Inchieste ANSV | 34 | 18 | 52 |
| Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da organismi stranieri | 13 | 7 | 20 |
| Totale | 47 | 25 | 72 |

Nello specifico, con riferimento alle 52 inchieste aperte dall'ANSV (34 per incidenti e 18 per inconvenienti gravi), si rappresenta che:

- 37 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (20 incidenti e 17 inconvenienti gravi);
- 8 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (7 incidenti e 1 inconveniente grave);
- 5 inchieste riguardano incidenti in cui sono stati coinvolti alianti o motoalianti;
- una inchiesta riguarda un incidente occorso ad una mongolfiera;

²⁰ Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 7 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, che hanno visto coinvolti aeromobili storici, aeromobili autocostruiti ed aeromobili a pilotaggio remoto (APR) con massa operativa non superiore a 150 kg, l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

- una inchiesta riguarda un incidente occorso ad un convertiplano.

Di seguito si riporta la tabella con la suddivisione delle inchieste per tipologia di aeromobile coinvolto.

Inchieste aperte dall'ANSV suddivise per tipologia di aeromobile

| Tipologia aeromobile | Incidenti | Inconvenienti gravi | Totali |
|----------------------------|-----------|---------------------|-----------|
| Velivoli | 20 | 17 | 37 |
| Elicotteri | 7 | 1 | 8 |
| Alianti/Motoalianti | 5 | 0 | 5 |
| Mongolfiere | 1 | 0 | 1 |
| Convertiplani | 1 | 0 | 1 |
| Totale | 34 | 18 | 52 |

La successiva tabella riporta la suddivisione degli eventi oggetto di inchiesta per tipologia di aeromobile e di operazione di volo.

Per quanto concerne le operazioni di volo, ancorché oggi la normativa UE si limiti sostanzialmente a distinguere soltanto tra operazioni di “trasporto aereo commerciale” ed operazioni di “trasporto aereo non commerciale”, è parso opportuno continuare a mantenere, anche nel presente *Rapporto informativo*, la ripartizione utilizzata in quelli precedenti, al fine di rendere più agevole e diretta la comprensione dei dati numerici riportati.

Proprio al fine di una migliore comprensione dei citati dati numerici, si ritiene utile precisare quanto segue:

- nelle operazioni di volo commerciale sono comprese le operazioni di trasporto pubblico passeggeri e merci (linea e charter), aerotaxi, Emergency Medical Service (EMS) e *off-shore*;
- il lavoro aereo include operazioni quali l'attività anti-incendio boschivo (AIB), il trasporto di materiali al gancio, la ricerca e soccorso (SAR), lo spargimento sostanze, la fotografia aerea, la pubblicità aerea;
- l'aviazione generale comprende l'attività delle scuole di volo, quella turistico-sportiva, il traino alianti ed attività varie, come, ad esempio, voli prova e sperimentali, voli dimostrativi e quelli svolti nell'ambito di competizioni o manifestazioni aeree.

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi in Italia nel 2015 che hanno dato luogo ad apertura di inchiesta

| | VOLO COMMERCIALE | | LAVORO AEREO | | AVIAZIONE GENERALE | | Tot. |
|------------------------|------------------|---------------|--------------|---------------|--------------------|---------------|------|
| | Incidenti | Inconv. gravi | Incidenti | Inconv. gravi | Incidenti | Inconv. gravi | |
| Velivoli | 1 | 12 | 1 | 0 | 18 | 5 | 37 |
| Elicotteri | 2 | 0 | 4 | 1 | 1 | 0 | 8 |
| Alianti/Motoal. | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| Mongolfiere | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Convertiplani | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 3 | 12 | 5 | 1 | 26 | 5 | 52 |

Nel 2015 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 13²¹. La successiva tabella riporta il confronto con gli anni precedenti.

Vittime di incidenti aerei occorsi in Italia (2001-2015)

| Anno | Aviazione commerciale | Aviazione generale | Lavoro aereo | TOTALE |
|--------|-----------------------|--------------------|--------------|--------|
| 2001* | 123 | 21 | 3 | 147 |
| 2002 | 3 | 33 | 1 | 37 |
| 2003 | 8 | 18 | 5 | 31 |
| 2004 | 6 | 14 | 0 | 20 |
| 2005** | 25 | 20 | 2 | 47 |
| 2006 | 3 | 26 | 3 | 32 |
| 2007 | 4 | 19 | 4 | 27 |
| 2008 | 0 | 22 | 1 | 23 |
| 2009 | 6 | 14 | 2 | 22 |
| 2010 | 0 | 13 | 0 | 13 |
| 2011 | 1 | 15 | 5 | 21 |
| 2012 | 1 | 2 | 4 | 7 |
| 2013 | 0 | 8 | 0 | 8 |
| 2014 | 0 | 20 | 0 | 20 |
| 2015 | 0 | 10 | 3 | 13 |

* 118 vittime nell'incidente occorso l'8 ottobre sull'aeroporto di Milano Linate.

** 16 vittime nell'incidente occorso il 6 agosto al largo di Palermo.

La successiva tabella riporta, invece, il numero di incidenti aerei mortali distinti per settore di attività.

²¹ Tale cifra comprende le persone decedute in tutti gli incidenti aerei occorsi in Italia nel 2015, fatta eccezione per quelle decedute in incidenti occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo (al riguardo, si rimanda al relativo paragrafo del presente *Rapporto informativo*).

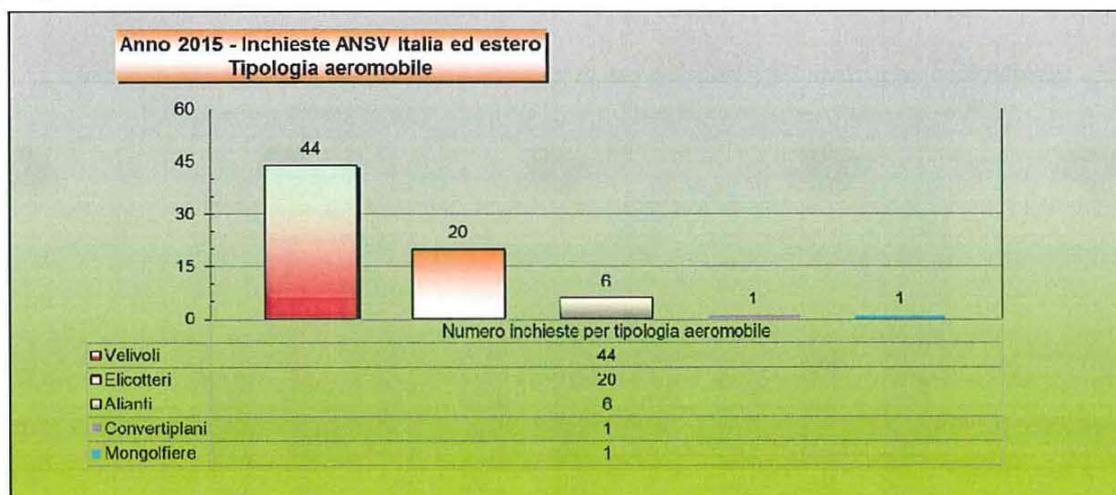
Incidenti aerei mortali per settore di attività (2001-2015)

| Anno | Aviazione commerciale | Aviazione generale | Lavoro aereo | TOTALE |
|------|-----------------------|--------------------|--------------|--------|
| 2001 | 2 | 10 | 2 | 14 |
| 2002 | 1 | 22 | 1 | 24 |
| 2003 | 2 | 11 | 2 | 15 |
| 2004 | 1 | 10 | 0 | 11 |
| 2005 | 3 | 11 | 1 | 15 |
| 2006 | 1 | 14 | 2 | 17 |
| 2007 | 1 | 10 | 3 | 14 |
| 2008 | 0 | 12 | 1 | 13 |
| 2009 | 2 | 9 | 1 | 12 |
| 2010 | 0 | 6 | 0 | 6 |
| 2011 | 1 | 9 | 4 | 14 |
| 2012 | 1 | 2 | 2 | 5 |
| 2013 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 2014 | 0 | 11 | 0 | 11 |
| 2015 | 0 | 7 | 1 | 8 |

Dai dati su esposti emerge che nel 2015 si è registrata una diminuzione sia del numero di incidenti aerei mortali (8 contro gli 11 del 2014), sia del numero delle persone decedute in incidenti aerei (13 deceduti contro le 20 del 2014).

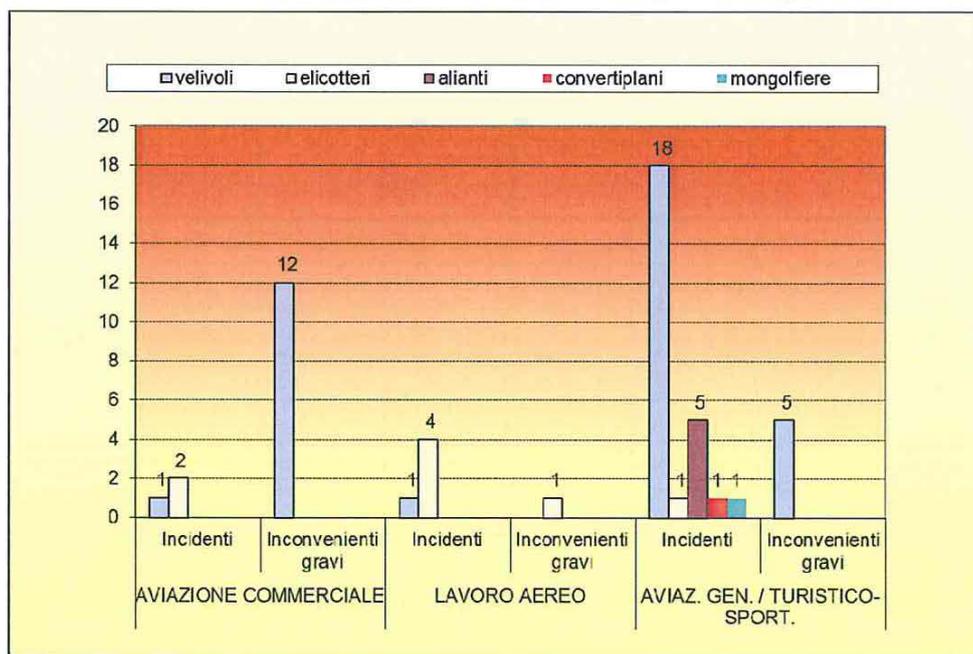
Gli incidenti mortali sono principalmente concentrati, come nel passato, nell'ambito del comparto aviazione generale, in particolar modo nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva.

Anno 2015: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise per tipologia di aeromobile



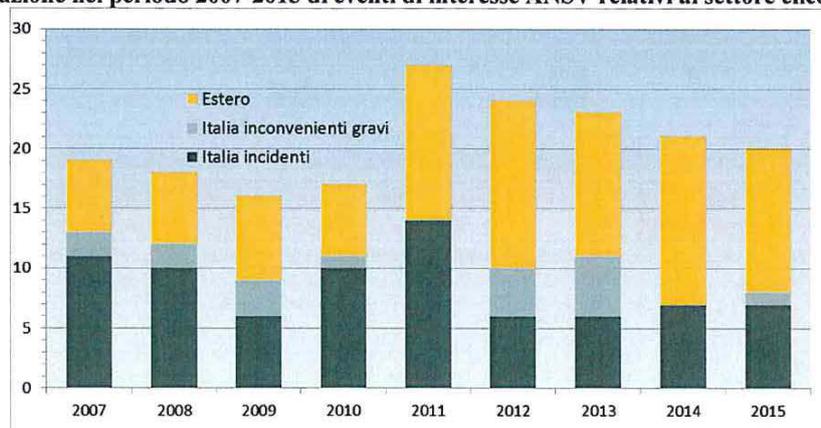
Nel positivo contesto generale di una riduzione del numero complessivo delle inchieste aperte, i dati del 2015 continuano ad evidenziare significative criticità nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva. Anche nel 2015, infatti, il maggior numero di inchieste aperte dall'ANSV (prevalentemente per incidenti) ha riguardato proprio il settore in questione.

Inchieste aperte dall'ANSV nel 2015 suddivise per settore operativo

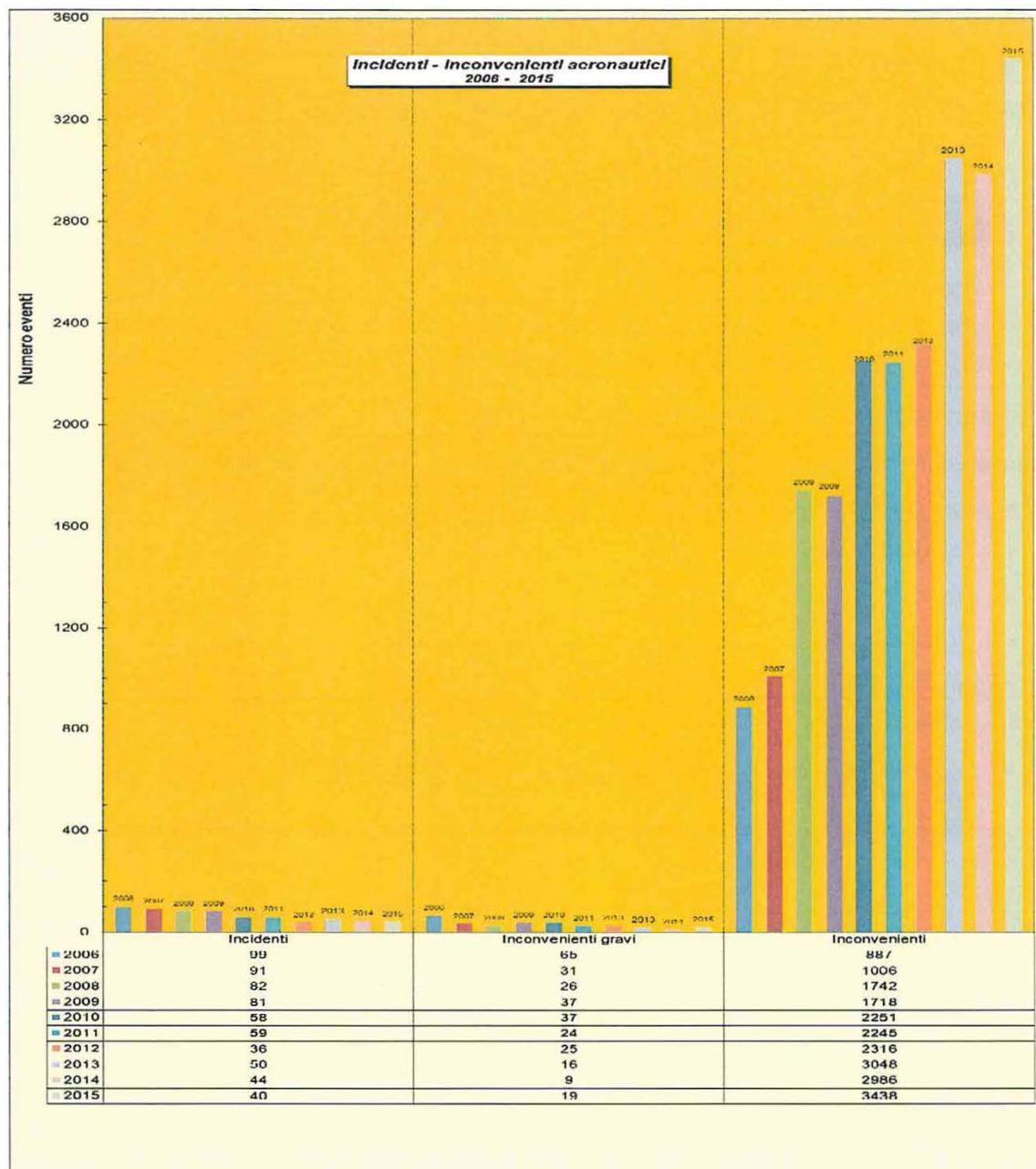


Come per il passato, il coinvolgimento complessivo dell'ANSV nel settore elicotteristico si è mantenuto elevato; significativo il numero di inchieste per eventi (incidenti/inconvenienti gravi) occorsi all'estero ad elicotteri di costruzione italiana nelle quali l'ANSV ha accreditato propri investigatori, anche in considerazione della notevole diffusione nel mondo del prodotto italiano.

Distribuzione nel periodo 2007-2015 di eventi di interesse ANSV relativi al settore elicotteristico



Confronto degli eventi riportati all'ANSV (senza estero) nel periodo 2006-2015



* Nel numero degli incidenti/inconvenienti gravi del 2015 sono compresi pure i 7 eventi che hanno visto coinvolti aeromobili storici, aeromobili autocostruiti ed aeromobili a pilotaggio remoto (APR) con massa operativa non superiore a 150 kg per i quali l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Nel corso del 2015 l'ANSV ha completato 18 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza, tre delle quali correlate all'attività di studio su specifiche tematiche concernenti la sicurezza del volo.

1.3. La tipologia degli eventi segnalati

Sulla base del sistema di classificazione introdotto dall'ANSV a partire dalla seconda metà del 2010 ed andato a regime nel 2011, gli eventi segnalati nel corso dell'anno sono stati suddivisi nelle 6 seguenti Classi in funzione della loro gravità o del livello di attenzione:

- *Accident* (ACC);
- *Serious Incident* (SI);
- *Major Incident* (MAJ);
- *Significant Incident* (SIG);
- *Not Safety Related* (NSR);
- *Not Determined* (ND)²².

Il predetto sistema di classificazione prevede, inoltre, in accordo alla tassonomia ECCAIRS, l'assegnazione di ogni singolo evento ad una specifica Categoria fra quelle contemplate all'interno dei seguenti gruppi:

- *Takeoff, Landing and Ground Operation*;
- *Airborne*;
- *Weather*;
- *Aircraft*;
- *Miscellaneous*;
- *Non-aircraft-related*.

²² Con le sigle ACC e SI si identificano quegli eventi che, sulla base dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e del regolamento UE n. 996/2010, siano rispettivamente classificabili come incidenti e inconvenienti gravi.

Con la sigla MAJ si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, siano da considerarsi molto prossime a quelle dell'ACC o del SI, anche se l'evento non possieda i requisiti previsti per la classificazione come ACC o SI. In particolare, la sigla MAJ identifica quegli inconvenienti dove la sicurezza dell'aeromobile abbia rischiato di essere compromessa. L'attribuzione di una tale classificazione comporta comunque l'apertura di un fascicolo e l'acquisizione di ulteriori informazioni. L'eventuale apertura di una inchiesta sarà subordinata al livello di attenzione attribuito sulla base delle informazioni acquisite ed alla conseguente riclassificazione dell'evento.

Con la sigla SIG si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, siano da considerarsi tali che si sarebbe potuto verificare un ACC, un SI o un MAJ qualora il rischio generato non fosse stato inibito con l'applicazione delle normali procedure di sicurezza. La classificazione di un evento come SIG non comporta l'apertura di un fascicolo e quindi l'evento può essere archiviato direttamente, fatte salve eventuali diverse decisioni derivanti da specifiche valutazioni soggettive.

Con la sigla NSR si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, non risultino correlabili alla sicurezza delle operazioni di volo (*safety*). La classificazione di un evento come NSR non comporta l'apertura di un fascicolo e quindi l'evento può essere archiviato direttamente, fatte salve eventuali diverse decisioni derivanti da specifiche valutazioni soggettive.

Con la sigla ND si identificano quegli eventi che, presi singolarmente, siano tali da non rientrare nella competenza dell'ANSV.

Le risultanze in termini numerici e percentuali del processo di classificazione sono riassunte nella successiva tabella, la quale ricomprende tutti gli eventi segnalati all'ANSV nel 2015 (3684), compresi anche quelli classificati "ND" e "NSR".

| Distribuzione per gruppi e categorie delle segnalazioni pervenute all'ANSV nell'anno 2015 | | | | | | | | |
|---|--------|--|--------------------------|-----|--------|--------|----------------------|---------|
| Categoria | | | Numero segnalazioni 2015 | | % 2015 | | Variazione % su 2014 | |
| | | | | | | | | |
| <i>Takeoff, Landing and Ground Operation</i> | ARC | Abnormal Runway Contact | 311 | 59 | 8,45% | 1,60% | +45,32% | -14,49% |
| | EVAC | Evacuation | | 0 | | 0,00% | | 0,00% |
| | F-POST | Fire/Smoke (Post Impact) | | 1 | | 0,03% | | 0,00% |
| | RAMP | Ground Handling | | 47 | | 1,28% | | 193,75% |
| | GCOL | Ground Collision | | 5 | | 0,14% | | -16,67% |
| | LOC-G | Loss of Control-Ground | | 1 | | 0,03% | | -80,00% |
| | RE | Runway Excursion | | 20 | | 0,54% | | 33,33% |
| | RI-A | Runway Incursion-Animal | | 32 | | 0,87% | | 357,14% |
| | RI-VAP | Runway Incursion- Vehicle, Aircraft or Person | | 132 | | 3,58% | | 48,31% |
| | USOS | Undershoot/Overshoot | | 1 | | 0,03% | | -50,00% |
| | CTOL | Collision with Obstacles during Takeoff/Landing | | 13 | | 0,35% | | 160,00% |
| <i>Airborne</i> | AMAN | Abrupt/Maneuver | 598 | 546 | 16,23% | 14,82% | +3,46% | 9,64% |
| | CFIT | Controlled Flight Into or Toward Terrain | | 21 | | 0,57% | | -19,23% |
| | FUEL | Fuel Related | | 11 | | 0,30% | | -38,89% |
| | LOC-I | Loss of Control-In Flight | | 4 | | 0,11% | | -76,47% |
| | LALT | Low Altitude Operations | | 3 | | 0,08% | | -70,00% |
| | MAC | Midair/Near Midair Collision | | 5 | | 0,14% | | 66,67% |
| | LOLI | Loss of Lifting Conditions en Route | | 6 | | 0,16% | | 20,00% |
| | UIMC | Unintended Flight in IMC | | 2 | | 0,05% | | 0,00% |
| <i>Weather</i> | ICE | Icing | 38 | 0 | 1,04% | 0,00% | +80,9% | 0,00% |
| | TURB | Turbulence | | 5 | | 0,14% | | 25,00% |
| | WSTRW | Windshear or Thunderstorms | | 33 | | 0,90% | | 94,12% |
| <i>Aircraft</i> | F-NI | Fire/Smoke (Non-Impact) | 382 | 11 | 10,35% | 0,30% | +57,2% | 57,14% |
| | SCF-NP | System Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant) | | 320 | | 8,69% | | 60,00% |
| | SCF-PP | System Component Failure or Malfunction (Powerplant) | | 51 | | 1,36% | | 31,58% |
| <i>Miscellaneous</i> | CABIN | Cabin Safety Events | 2108 | 32 | 57,24% | 0,87% | +9,6% | 0,00% |
| | OTHR | Other | | 832 | | 22,59% | | 36,39% |
| | SEC | Security Related | | 843 | | 22,89% | | -29,28% |
| | UNK | Unknown or Undetermined | | 26 | | 0,71% | | -33,33% |
| | BIRDK | Birdstrike | | 374 | | 10,15% | | 523,33% |
| | EXTL | External Load | | 1 | | 0,03% | | -50,00% |
| <i>Non Aircraft Related</i> | ADRM | Aerodrome | 247 | 50 | 6,71% | 1,36% | -1,2% | 0,00% |
| | ATM | ATM/CNS | | 197 | | 5,35% | | -1,99% |

In termini generali, la distribuzione risulta piuttosto simile a quella già presentata nel *Rapporto informativo* inerente l'anno 2014.

1.4. I *Major Incident* (MAJ)

Come già anticipato, nel 2015 si è registrato un ulteriore sensibile incremento del numero di eventi oggetto di approfondimenti preliminari da parte dell'ANSV: nel 2014 erano stati complessivamente 206, nel 2015 283. Dei 283 approfondimenti avviati nel 2015, circa 200 sono stati già completati, con conseguente apertura, in alcuni casi, di una inchiesta di sicurezza, sussistendo i presupposti di legge.

In particolare, gli eventi in questione sono inizialmente classificati dall'ANSV come *Inco Major*²³. Tale classificazione si rende soprattutto necessaria per quegli eventi segnalati all'ANSV per i quali, nella immediatezza degli stessi, non siano disponibili informazioni sufficienti o evidenze oggettive per qualificarli correttamente. L'ANSV, in presenza di eventi di dubbia classificazione, preferisce infatti acquisire il maggior numero possibile di informazioni, per evitare l'apertura di inchieste di sicurezza laddove non sussistano effettivamente i presupposti di legge. Ciò anche in un'ottica di ottimizzazione della gestione delle risorse disponibili.

Le note di approfondimento redatte dagli investigatori dell'ANSV in ordine agli *Inco Major* loro assegnati, ancorché non necessariamente portino all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, rappresentano comunque un importante strumento di analisi, a fini di prevenzione, delle problematiche correlate alla sicurezza del volo.

A dimostrazione di quanto testé affermato, è parso opportuno riportare, di seguito, alcuni esempi di note di approfondimento *Inco Major* redatte dagli investigatori dell'ANSV in relazione ad altrettanti eventi occorsi nel 2014/2015, che non hanno dato tuttavia luogo all'apertura di una inchiesta di sicurezza. Proprio per il fatto che sugli eventi in questione non è stata aperta alcuna inchiesta di sicurezza, è parso opportuno eliminare/omettere dalle seguenti note di approfondimento alcune informazioni, lasciando soltanto quelle fondamentali per comprendere la dinamica degli eventi e le ragioni che hanno indotto l'ANSV a non aprire una inchiesta di sicurezza.

1.4.1. Nota di approfondimento *Inco Major*: atterraggi pesanti avvenuti sull'aeroporto di Firenze

In relazione agli eventi oggetto di approfondimento (*Inco Major*) riguardanti una serie di “atterraggi pesanti” effettuati da velivoli Embraer 190 sull'aeroporto di Firenze Peretola, gli investigatori coinvolti nell'approfondimento, dopo aver acquisito le evidenze necessarie, hanno appurato quanto segue.

²³ *Inco Major: Major Incident (MAJ)*.