

L'ANSV - nel prendere atto che i citati rilievi coincidono con quanto la stessa ha ripetutamente rappresentato nelle dovute sedi istituzionali già prima dell'*audit* ICAO - si è impegnata con quest'ultima a promuovere, a livello governativo e parlamentare, le necessarie iniziative per la soluzione delle questioni sollevate. Ciò non soltanto per rimuovere quanto prima dall'ordinamento interno le difformità riscontrate dall'ICAO rispetto alla normativa internazionale (ed evitare così all'Italia penalizzazioni nell'ambito dell'aviazione civile internazionale, che ne danneggerebbero l'immagine e gli interessi), ma anche e soprattutto a vantaggio della prevenzione.

4. I rapporti con le altre Istituzioni aeronautiche

I positivi rapporti di collaborazione stabiliti negli anni precedenti con tutte le Istituzioni aeronautiche italiane (Aeronautica Militare, ENAC ed Aero Club d'Italia), con l'ENAV S.p.A. nonché con la maggior parte degli operatori del comparto aeronautico sono continuati anche nel 2006, fermi restando i rispettivi ruoli istituzionali.

Tali rapporti, peraltro, si sono intensificati in occasione del citato *audit* fatto dall'ICAO al sistema aviazione civile italiano, per assicurare il regolare e corretto svolgimento dell'*audit* stesso, nonché per coordinare le rispettive azioni relativamente a fasi dell'*audit* di comune interesse.

Risultati soddisfacenti continuano a dare i protocolli di intesa conclusi dall'ANSV con l'ENAC, con l'ENAV S.p.A. e con l'Aeronautica Militare, finalizzati a dare piena attuazione alle disposizioni del decreto legislativo n. 66/1999 in tema di segnalazioni degli eventi relativi alla sicurezza del volo. Ciò ha consentito all'ANSV di acquisire, negli anni, un crescente numero di eventi segnalati, che favorisce una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo.

Rapporti improntati alla massima collaborazione nell'interesse della sicurezza del volo sono stati mantenuti pressoché quotidianamente anche con le Autorità investigative straniere, con le quali l'ANSV si è confrontata nell'ambito di inchieste coinvolgenti aeromobili stranieri o aeromobili italiani incorsi in incidenti o in inconvenienti gravi all'estero.

Sempre per quanto concerne i rapporti con le Autorità investigative straniere, va segnalato che nel 2006 sono state avviate, interessando il Ministero degli affari esteri, le procedure per l'adesione (poi avvenuta nel febbraio 2007) all'*ECAC Code of Conduct on cooperation in the field of civil aviation accident and incident investigations*. Il codice di condotta in questione ha lo scopo di ottimizzare le risorse di cui dispongono gli Stati ECAC (European Civil Aviation Conference)

per lo svolgimento delle inchieste tecniche aeronautiche, al fine di migliorare, sotto il profilo operativo, la collaborazione tra gli stessi Stati nel rispetto di quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dalla direttiva comunitaria 94/56/CE. Tale accordo, in particolare, favorisce una maggiore integrazione, in ambito europeo, tra le Autorità investigative nazionali, consentendo anche scambi di esperienze professionali e supporto tecnico, laddove richiesto, nello svolgimento delle inchieste aeronautiche.

5. I rapporti con l'Autorità giudiziaria

Sul punto si rimanda ai rilievi formulati dall'ICAO nel corso del proprio *audit* al sistema aviazione civile italiano.

In questa sede ci si limita a rappresentare che il regolare svolgimento di alcune importanti inchieste tecniche dell'ANSV, di rilevanza internazionale, è stato ritardato dalla confliggente normativa del codice di procedura penale, che ha fortemente penalizzato l'efficace svolgimento dell'attività di prevenzione.

Al riguardo, l'ANSV ha rappresentato nelle competenti sedi istituzionali la necessità di rivedere l'attuale ordinamento giuridico, al fine di assicurare all'inchiesta tecnica di propria competenza almeno pari dignità rispetto all'inchiesta di competenza dell'Autorità giudiziaria, laddove sussistano i presupposti per l'apertura, in parallelo, delle due inchieste (eventi aeronautici in cui sia ravvisabile l'esistenza di un reato).

In particolare, l'ANSV ha ribadito la necessità che il regolare e tempestivo svolgimento dell'inchiesta tecnica non sia condizionato dalle norme che regolano l'indagine preliminare del pubblico ministero: ciò al fine di accertare in tempi brevi le cause di un evento in un'ottica di prevenzione, nel superiore interesse della sicurezza del volo e quindi della tutela della pubblica incolumità.

6. La comunicazione istituzionale

Un ruolo importante nella comunicazione istituzionale continua ad avere il sito web dell'ANSV (www.ansv.it), che consente a quest'ultima di essere più tempestiva ed incisiva nella diffusione delle informazioni relative alla sicurezza del volo.

Tutti i contenuti del sito vengono costantemente aggiornati, ivi compresi quelli inerenti l'apertura di nuove inchieste relative ad incidenti o inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile. Nello stesso sito vengono pure pubblicati, una volta deliberati dal Collegio, i

rapporti e le relazioni delle inchieste concluse, con le eventuali raccomandazioni di sicurezza emanate.

Nel corso del 2006 - alla luce delle osservazioni formulate dal Garante della *privacy* in ordine a quanto previsto dal Codice in materia di protezione dei dati personali e dal decreto legislativo n. 66/1999, istitutivo dell'ANSV - si è posta la necessità di modificare le modalità di accesso alle relazioni ed ai rapporti d'inchiesta pubblicati nel sito in questione, al fine di consentire l'individuazione, da parte dell'ANSV, dei richiedenti, nonché, limitatamente ai rapporti, l'accertamento delle motivazioni alla base della richiesta: l'art. 12, comma 2, del citato decreto legislativo n. 66/1999 prevede infatti che i rapporti in questione siano trasmessi ai “*soggetti che dalle relative conclusioni possano trarre un vantaggio ai fini della sicurezza*”. Da qui l'esigenza, per l'ANSV, di identificare nominativamente i soggetti interessati alle relazioni ed ai rapporti d'inchiesta e, nel caso specifico di questi ultimi, anche di conoscere le ragioni della richiesta per valutarne la compatibilità con le previsioni di legge.

Nei fatti, comunque, continua ad essere assicurato ampio accesso alle relazioni ed ai rapporti, sia pure previa compilazione di un sintetico modulo telematico. Nello specifico, alle singole relazioni rimane la possibilità di accedere immediatamente dopo la compilazione del modulo telematico; i rapporti, invece, vengono inviati all'interessato in tempi brevi, una volta valutate le motivazioni della richiesta. Al riguardo va rappresentato che la *policy* dell'ANSV è per accogliere il maggior numero possibile di richieste, proprio al fine di svolgere una efficace azione di prevenzione nel campo della sicurezza del volo.

PAGINA BIANCA

PARTE SECONDA

L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE

1. Considerazioni preliminari

L'ANSV, nel 2006, come nell'anno precedente, ha registrato un numero crescente di segnalazioni su eventi aeronautici. Questo grazie anche al miglioramento ed alla piena entrata a regime dei protocolli di intesa siglati nel tempo con le varie Istituzioni aeronautiche del comparto (in merito, si rimanda al paragrafo 4 della parte prima), nonché alla costante opera di sensibilizzazione degli operatori aeronautici.

Le quantità di eventi registrati nel 2006 possono, secondo l'ANSV, essere consolidate come riferimento affidabile per il futuro e perciò essere utilizzate come riferimento nell'elaborazione di dati statistici che terranno conto anche della variazione del volume di attività di volo negli anni.

Prima di procedere all'analisi di dettaglio dell'attività svolta dall'ANSV, pare opportuno dedicare, in estrema sintesi, una riflessione al contesto aeronautico globale che ha caratterizzato le operazioni di volo a livello mondiale.

Per quanto concerne il traffico aereo commerciale, nonostante vi sia stato un incremento a livello mondiale dei dati di traffico di circa il 5%, nel 2006 vi è stata una diminuzione del tasso degli incidenti rispetto alla media degli ultimi dieci anni. Ciò ha riguardato tutti i continenti, tranne l'Africa, che continua ad essere il continente dove è più alto il rateo di incidenti, nonostante si registri solo il 3% dei movimenti annui mondiali.

Il 2006 ha registrato, limitatamente all'aviazione commerciale, un totale di 27 incidenti, con circa 900 vittime, dati inferiori alla media degli ultimi dieci anni (36 incidenti con 1005 vittime).

Il maggior numero di eventi è occorso nella fase di crociera ed è dipeso da cause riconducibili al fattore ambientale ed a quello umano (in prevalenza, perdita di controllo dell'aeromobile). Per contro, sono diminuiti gli eventi occorsi durante le fasi di decollo e di atterraggio, come pure i cosiddetti CFIT⁴.

Per quanto concerne invece il comparto dell'aviazione turistico-sportiva, sebbene ci sia stata una diminuzione delle ore volate (solo negli Stati Uniti si è registrata una diminuzione del 20%), il rateo di incidenti è rimasto relativamente stabile (negli Stati Uniti è pari a 75 incidenti per un milione di ore di volo).

Relativamente alla realtà italiana, nel 2006 si è registrato, a livello di aeroporti, un aumento dei movimenti dell'8%, superiore di circa 3 punti rispetto alla media mondiale. A fronte di questo

⁴ CFIT (Controlled Flight Into Terrain): impatto non intenzionale in volo controllato contro il terreno.

incremento va rilevata una diminuzione del numero degli incidenti che hanno interessato il comparto dell'aviazione commerciale. Si rileva, infatti, solo l'accadimento di un grave incidente che ha riguardato tale settore, occorso, peraltro, ad un aeromobile Lockheed L-100-30 di nazionalità algerina, in volo da Algeri a Francoforte (si veda, in merito, il successivo paragrafo 2.1.1.).

Per quanto riguarda gli inconvenienti gravi, le quantità si attestano sui numeri del 2005 e riguardano, principalmente, il settore dei servizi di assistenza al volo (sottoseparazioni e *runway incursion*⁵).

Per quanto concerne, infine, il settore dell'aviazione turistico-sportiva e degli elicotteri, la criticità di tali comparti si conferma anche nel 2006, malgrado una costante diminuzione delle ore di volo, in linea con la tendenza generale a livello mondiale.

2. Le inchieste

Considerazioni introduttive

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici pervenute all'ANSV nel 2006 è aumentato significativamente rispetto all'anno precedente, confermando la crescita tendenziale costante fatta registrare a partire dal 2002.

Il numero di inchieste aperte per incidente ed inconveniente grave è leggermente aumentato in termini assoluti rispetto all'anno precedente (da 137 a 142, pari ad un aumento del 3,65%), ma ciò non è indice di un peggioramento della situazione della sicurezza del volo in Italia, in particolare del settore dell'aviazione commerciale, come verrà successivamente evidenziato analizzando i singoli comparti.

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. 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 da quest'anno, di un sistema di categorizzazione degli eventi per tipo di operazione pienamente coerente con la tassonomia ECCAIRS ed ICAO.

Dati statistici

Nel 2006 l'ANSV ha ricevuto 1051 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo ed ha complessivamente aperto 142 inchieste per incidenti ed inconvenienti gravi, di cui 141 occorsi in

⁵ *Runway incursion*: occupazione indebita di pista.

Italia ed uno (inconveniente grave) all'estero non investigato dall'Autorità territorialmente competente.

L'ANSV ha accreditato propri investigatori in 22 inchieste (15 incidenti e 7 inconvenienti gravi) condotte da Autorità investigative straniere a seguito di incidenti o inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani.

	Incidenti	Inconvenienti gravi	
Inchieste ANSV	84	58	142
Rappresentanti ANSV accreditati in inchieste all'estero	15	7	22
Totale	99	65	164

Nello specifico, delle 142 inchieste:

- 110 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (57 incidenti e 53 inconvenienti gravi);
- 19 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (19 incidenti e 0 inconvenienti gravi);
- 11 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (7 incidenti e 4 inconvenienti gravi);
- una riguarda un evento in cui è stata coinvolta una mongolfiera;
- una riguarda un *black-out* radar.

Le tabelle che seguono riportano la suddivisione degli eventi oggetto di inchiesta per tipo di aeromobile e di operazione di volo.

Ai fini di una migliore comprensione dei dati numerici presentati successivamente si ritiene opportuno precisare che 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 (commerciale o non) include operazioni quali l'attività anti-incendio boschivo (AIB), il trasporto di materiali al gancio, la ricerca e soccorso (SAR), lo spargimento di sostanze, la fotografia aerea, la pubblicità aerea, il traino alianti ed il lancio paracadutisti.

L'aviazione generale comprende l'attività delle scuole di volo, quella turistico-sportiva e attività varie, quali voli prova e sperimentali, voli dimostrativi e quelli svolti nell'ambito di competizioni o manifestazioni aeree.