

Una unità navale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera ripresa dalla nave EDT Ares impegnata nelle operazioni di recupero dell'ATR 72 marche TS-LBB.

In tale contesto, l'ANSV, nel 2009, ha svolto due seminari per ufficiali e sottufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto, destinati alla formazione degli equipaggi delle unità aeronavali e degli operatori subacquei, sui problemi connessi alle attività SAR (Search and Rescue) in mare ed alle operazioni di recupero di relitti aerei in ambiente sottomarino.

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

Rapporti di collaborazione nell'interesse della sicurezza del volo sono stati mantenuti pressoché quotidianamente anche con le autorità dell'aviazione civile straniere nonché con quelle preposte allo svolgimento delle inchieste tecniche, 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.

Nel mese di giugno, l'Autorità per l'aviazione civile e la navigazione marittima della Repubblica di San Marino (CAA-MNA-SMR) e l'ANSV hanno firmato un protocollo tecnico d'intesa in base al quale lo Stato italiano svolgerà anche le inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi

di competenza della Repubblica di San Marino. Il protocollo in questione, in particolare, prevede che l'ANSV svolga, su delega della CAA-MNA-SMR, così come reso possibile dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, le inchieste aeronautiche che, secondo la normativa in materia, sarebbero di competenza della Repubblica di San Marino. I costi per l'espletamento delle inchieste in questione saranno sostenuti dalla Repubblica di San Marino. Il protocollo firmato tra le due istituzioni soddisfa le aspettative dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), che, a conclusione dell'*audit* condotto nel 2007 al sistema dell'aviazione civile della Repubblica di San Marino, auspicò che quest'ultima, nelle more della istituzione di una propria autorità investigativa indipendente, delegasse ad un altro Stato le inchieste tecniche aeronautiche che, sulla base della normativa internazionale, sarebbero state di propria competenza. Il protocollo si inquadra inoltre nella politica di collaborazione a livello internazionale nel campo della prevenzione e della sicurezza del volo portata avanti dalla stessa ICAO e dall'Unione europea.



Incidente occorso il 15 ottobre 2009 sull'aviosuperficie di Torraccia, nel territorio della Repubblica di San Marino: la relativa inchiesta tecnica è svolta dall'ANSV su delega della CAA-MNA-SMR.

Nel corso del 2009 è stata anche intensificata la partecipazione dell'ANSV ai consessi internazionali, con il preciso obiettivo di assicurare una costante presenza italiana e di fornire un positivo contributo di idee per migliorare la sicurezza del volo. Va segnalato, in particolare, che l'ANSV ha regolarmente presenziato, supportando la Rappresentanza permanente d'Italia presso

l'Unione europea, alle riunioni del Gruppo aviazione impegnato nell'esame della "Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile", fornendo un positivo contributo di idee teso alla modifica delle previsioni contenute nella proposta di regolamento in questione, per renderle più incisive in termini di prevenzione e maggiormente in linea con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale. Il suddetto regolamento, una volta approvato, abrogherà la direttiva 94/56/CE, introducendo a livello comunitario delle significative novità in materia di inchieste tecniche, alle quali le varie autorità investigative nazionali, trattandosi appunto di una fonte normativa direttamente applicabile nei singoli Stati membri, saranno tenute a conformarsi immediatamente. Esso, conseguentemente, inciderà anche sulle disposizioni più propriamente tecniche del decreto legislativo n. 66/1999 e sull'articolo 826 e seguenti del codice della navigazione, che dovranno necessariamente essere coordinati con il regolamento citato.

5. La cultura della prevenzione

Anche nel 2009 l'ANSV, nell'espletamento delle inchieste tecniche di competenza, si è dovuta confrontare ripetutamente con l'autorità giudiziaria, laddove quest'ultima, a seguito del medesimo evento, aveva avviato la propria inchiesta tesa ad accertare eventuali responsabilità. Se si esclude un caso emblematico all'inizio del 2009, quando, a seguito di un grave incidente aereo, la competente autorità giudiziaria non ha dato all'ANSV "immediato accesso" ai registratori di volo dell'aeromobile coinvolto nell'incidente in questione, così come previsto dall'art. 10, comma 2, lettera b), del d.lgs. n. 66/1999, costringendo conseguentemente la stessa ANSV ad attivarsi con un esposto presso il Ministero della giustizia, si deve però favorevolmente confermare quanto già riportato nel Rapporto informativo 2008: cioè che nelle more delle modifiche normative auspicate dall'ANSV, alcuni magistrati, in pendenza delle due inchieste (quella tecnica e quella penale), hanno comunque individuato, nel contesto del vigente ordinamento, delle soluzioni interpretative che non comprimono le esigenze di prevenzione rispetto a quelle di accertamento di eventuali responsabilità, consentendo così all'ANSV di svolgere, senza penalizzazioni, l'inchiesta tecnica di competenza a fini di prevenzione.

L'ANSV, proprio per evitare che il regolare svolgimento dell'inchiesta tecnica sia subordinato, di fatto, all'atteggiamento soggettivo dei singoli magistrati, continua comunque a ritenere necessaria una revisione del vigente ordinamento italiano, al fine di renderlo più sensibile alle esigenze di prevenzione. La citata "Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile" non

parrebbe infatti incidere in maniera significativa sul piano dei rapporti tra inchiesta tecnica ed inchiesta dell'autorità giudiziaria, lasciando sostanzialmente immutata la situazione attuale.

L'ANSV, in particolare, ritiene che si debba:

- a) garantire piena dignità all'inchiesta tecnica dell'ANSV, che, sulla base dell'ordinamento aeronautico nazionale, comunitario ed internazionale, è l'unica istituzione italiana titolata ad accertare le cause degli incidenti e dei mancati incidenti aerei occorsi nel territorio dello Stato;
- b) garantire una tempestiva ed efficace azione di prevenzione nel settore dell'aviazione civile, a tutela della pubblica incolumità, consentendo all'ANSV, nel contemporaneo avvio delle indagini di competenza dell'autorità giudiziaria, di disporre incondizionatamente e tempestivamente di tutti gli elementi necessari al regolare e proficuo svolgimento dell'inchiesta tecnica, fra cui l'immediato accesso ai luoghi ed alle cose dell'incidente, libero dai condizionamenti implicati dal sequestro penale;
- c) assicurare il pieno e tempestivo rispetto anche da parte dell'autorità giudiziaria degli impegni assunti in ambito internazionale dall'Italia in ordine a quanto previsto dalla Convenzione di Chicago e dal relativo Allegato 13.

In tale contesto va comunque rilevato che il Ministero della giustizia, all'inizio del 2009, ha dato positivo riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-10/888-06/1/A/08 emanata nel 2008 a conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso in data 6 novembre 2006 al Piper PA-31T1 marche I-POMO. In particolare, il Ministero della giustizia ha invitato i procuratori generali presso le Corti d'appello a disporre affinché, nel caso di un incidente in cui sia coinvolto un aeromobile e nell'immediatezza successiva all'evento, compatibilmente con le azioni di primo soccorso e salvataggio, non si verificano manomissioni o alterazioni delle evidenze prima dell'arrivo dell'investigatore incaricato dell'ANSV, al fine di non compromettere l'acquisizione degli elementi necessari all'accertamento delle cause. Lo stesso Ministero ha inoltre precisato che, a rilievi effettuati, compatibilmente con esigenze legate alla pubblica incolumità, il successivo recupero dei rottami dovrà comunque essere coordinato con il personale dell'ANSV.

Si deve però purtroppo rilevare che il suddetto invito fatto dal Ministero della giustizia non risulta portato capillarmente a conoscenza di tutti i magistrati incardinati nelle singole Procure della Repubblica, in quanto molti ne ignorano ancora l'esistenza.

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.

Il 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. Rimane infatti consolidato convincimento dell'ANSV che a seguito di incidenti e inconvenienti aerei si debba parlare soltanto sulla base di evidenze, senza formulare ipotesi e supposizioni che potrebbero poi essere smentite, come spesso accade, dai fatti emersi in corso d'inchiesta.

La pubblicazione nel sito web delle relazioni e dei rapporti d'inchiesta incontra il costante apprezzamento degli utenti, anche per i tempi rapidi di invio dei documenti richiesti.

Il sito web dell'ANSV è stato inoltre arricchito di nuovi contenuti, così come previsto dal decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, pubblicati nel contenitore denominato "Trasparenza, valutazione e merito".

PAGINA BIANCA

PARTE SECONDA
L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE

PAGINA BIANCA

1. Eventi segnalati e inchieste

Considerazioni introduttive

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo pervenute all'ANSV nel 2009 si è sostanzialmente attestato sui livelli del 2008. L'elevato numero delle segnalazioni pervenute conferma la sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo.

In tale contesto va rilevato, in particolare, il decisivo contributo dato dal protocollo d'intesa in essere con l'ENAV S.p.A., che ha consentito all'ANSV di venire a conoscenza di un considerevole numero di eventi che sarebbero altrimenti sfuggiti all'attività di studio e di indagine.

Le inchieste tecniche aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2009 sono state 101 (di cui una per conto della Repubblica di San Marino), in aumento rispetto al 2008 quando l'ANSV aveva aperto 90 inchieste.

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 dal 2006, di un sistema di classificazione degli eventi per tipo di operazione pienamente coerente con la tassonomia ECCAIRS² ed ICAO.

Dati statistici

Nel 2009 l'ANSV ha ricevuto 1836 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo (1850 nel 2008) a fronte delle quali ha complessivamente aperto 101 inchieste (di cui una per conto della Repubblica di San Marino) per incidente e per inconveniente grave.

L'ANSV ha accreditato propri investigatori in 14 inchieste per incidenti condotte da enti investigativi stranieri a seguito di eventi aeronautici occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. L'ANSV ha inoltre indicato propri esperti in tre inchieste condotte da enti investigativi stranieri per incidenti nei quali cittadini di nazionalità italiana sono deceduti o sono rimasti feriti gravemente (elicottero AS350 BA marche N401LH, New York-fiume Hudson, 5 vittime italiane; velivolo A330

² ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System, Centro di coordinamento europeo per sistemi di riporto degli incidenti e gravi inconvenienti.

marche F-GZCP, Oceano Atlantico meridionale, 10 vittime italiane; velivolo ATR 72 marche HS-PGL, Koh Samui Airport, Thailandia, 1 ferito italiano).

	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totale
Inchieste ANSV	63	37	100
Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da enti stranieri	14 + 3*	--	17
Inchieste condotte per conto di altro Stato	1	--	1
Totale	81	37	118

* Inchieste condotte da autorità investigative straniere per incidenti nei quali sono deceduti o sono rimasti feriti gravemente cittadini di nazionalità italiana.

Nello specifico, delle 100 inchieste di stretta competenza ANSV³:

- 75 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (43 incidenti e 32 inconvenienti gravi);
- 9 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (6 incidenti e 3 inconvenienti gravi);
- 16 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (14 incidenti e 2 inconvenienti grave).

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

Al fine di una migliore comprensione dei dati numerici presentati si precisa 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 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.

³ Inchieste che sulla base della territorialità dell'evento sono di stretta competenza ANSV.

Aeromobile	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totali
Velivolo	43	32	75
Elicottero	6	3	9
Aliante	14	2	16
Totale	63	37	100

Inchieste di stretta competenza ANSV suddivise per tipologia di aeromobile.

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	5	21	2	-	36	11	75
Elicotteri	1	-	1	3	4	-	9
Alianti	-	-	-	-	14	2	16
Totale	6	21	3	3	54	13	100

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi nel 2009 in Italia.

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	2	-	-	-	9	-	11
Elicotteri	-	-	3	-	4	-	7
Alianti	-	-	-	-	-	-	-
Totale	2	-	3	-	12	-	18

Incidenti ed inconvenienti gravi di interesse ANSV occorsi nel 2009 all'estero (Repubblica di San Marino compresa).

Nel 2009 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 22. La successiva tabella riporta il confronto con gli anni precedenti. Si noti, per una corretta lettura, che nel 2001 il solo incidente di Milano Linate (8 ottobre) ha causato 118 vittime, mentre quello occorso nel 2005 al largo di Palermo (6 agosto) ne ha causate 16.

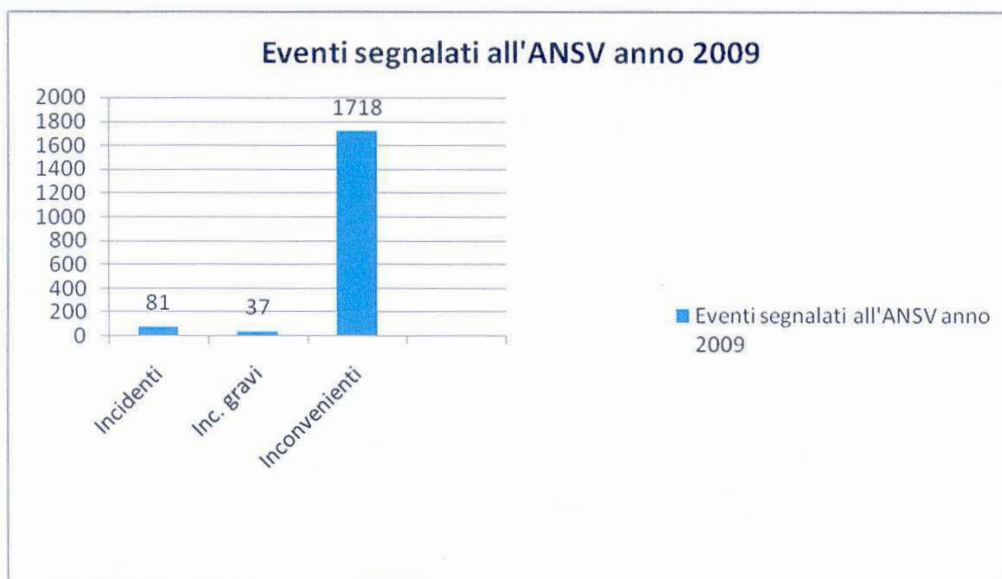
Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	123	21 (18)*	3	147
2002	3	33 (28)	1	37
2003	8	18 (11)	5	31
2004	6	14 (13)	0	20
2005	25	20 (19)	2	47
2006	3	26 (21)	3	32
2007	4	19 (19)	4	27
2008	0	22 (17)	1	23
2009	6	14 (9)	2	22

* Tra parentesi il numero di vittime registrate durante operazioni di volo turistico-sportivo.
Numero di vittime in incidenti aerei occorsi in Italia.

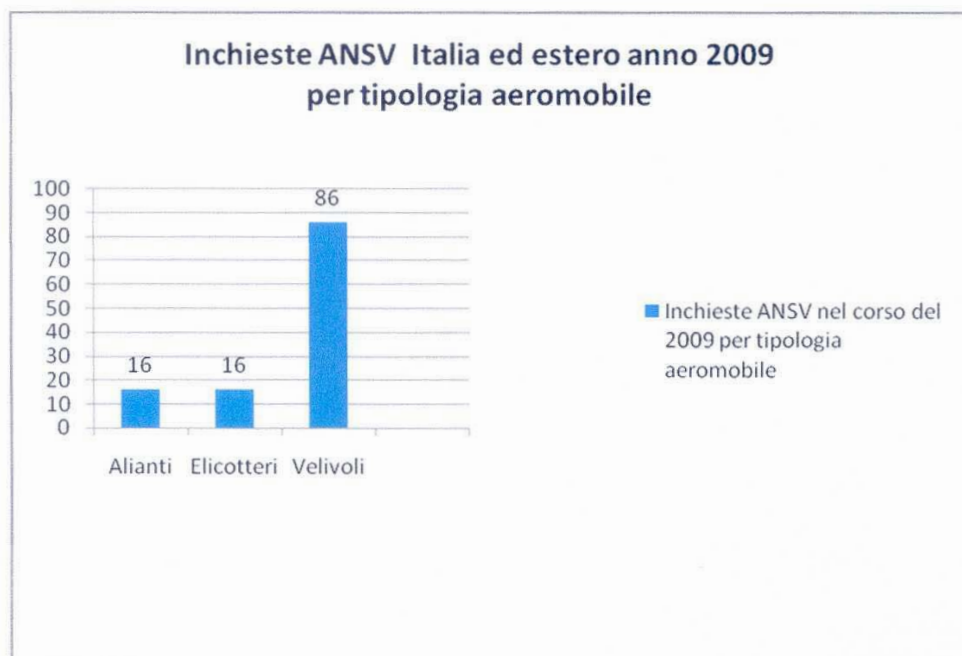
La successiva tabella riporta, invece, il numero di incidenti mortali distinti per settore di attività:

Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	2	10 (8)*	2	14
2002	1	22 (18)	1	24
2003	2	11 (7)	2	15
2004	1	10 (9)	-	11
2005	3	11 (10)	1	15
2006	1	14 (10)	2	17
2007	1	10 (10)	3	14
2008	-	12 (10)	1	13
2009	2	9 (6)	1	12

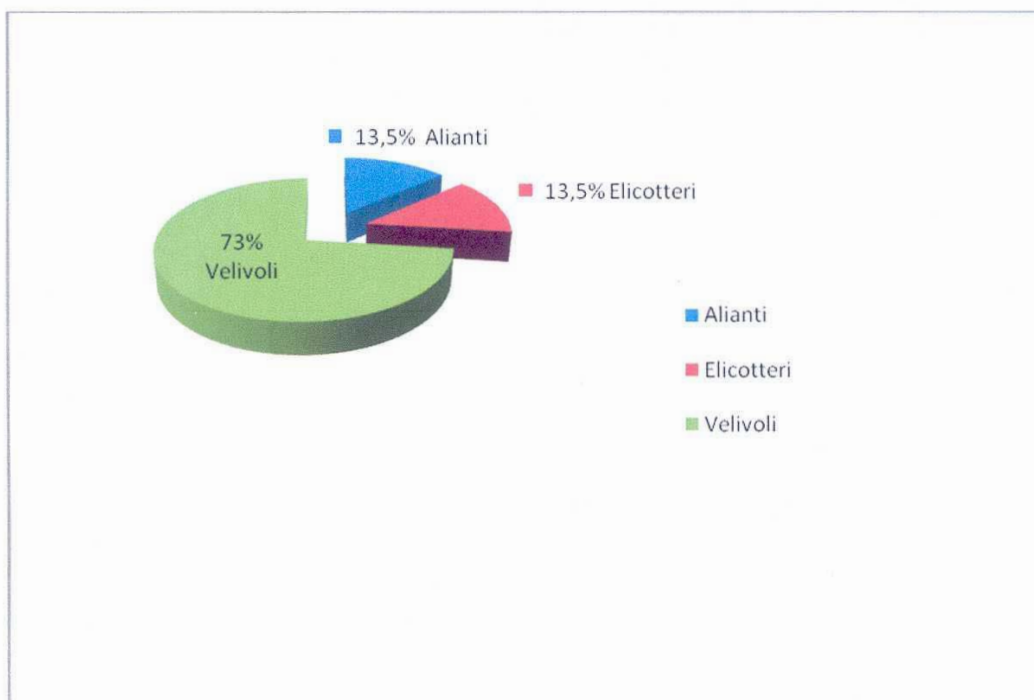
* Tra parentesi il numero di incidenti occorsi durante operazioni di volo turistico-sportivo.
Numero di incidenti mortali per settore di attività.



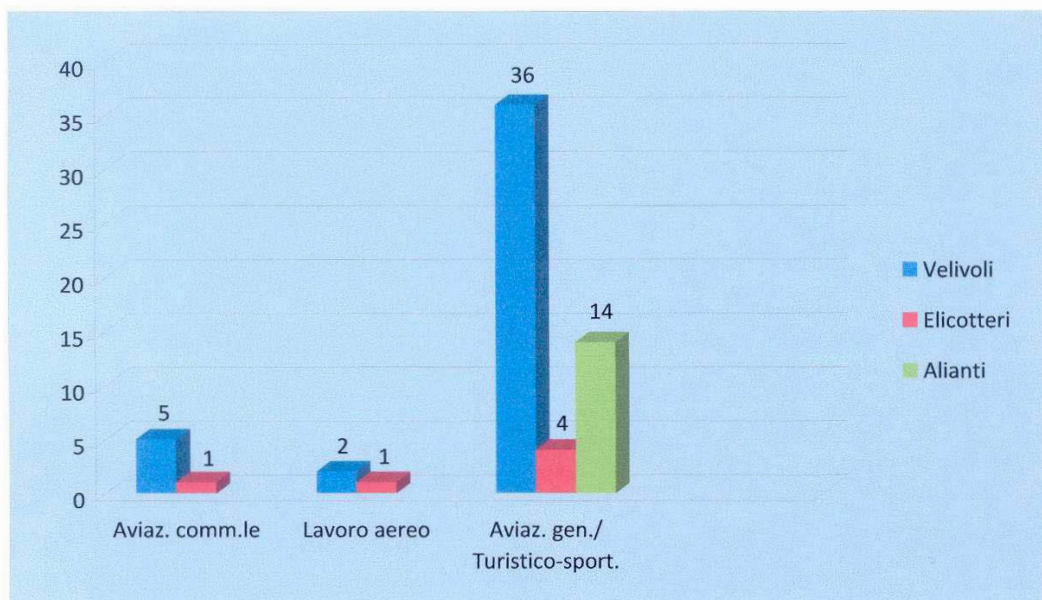
Eventi segnalati all'ANSV nel corso del 2009.



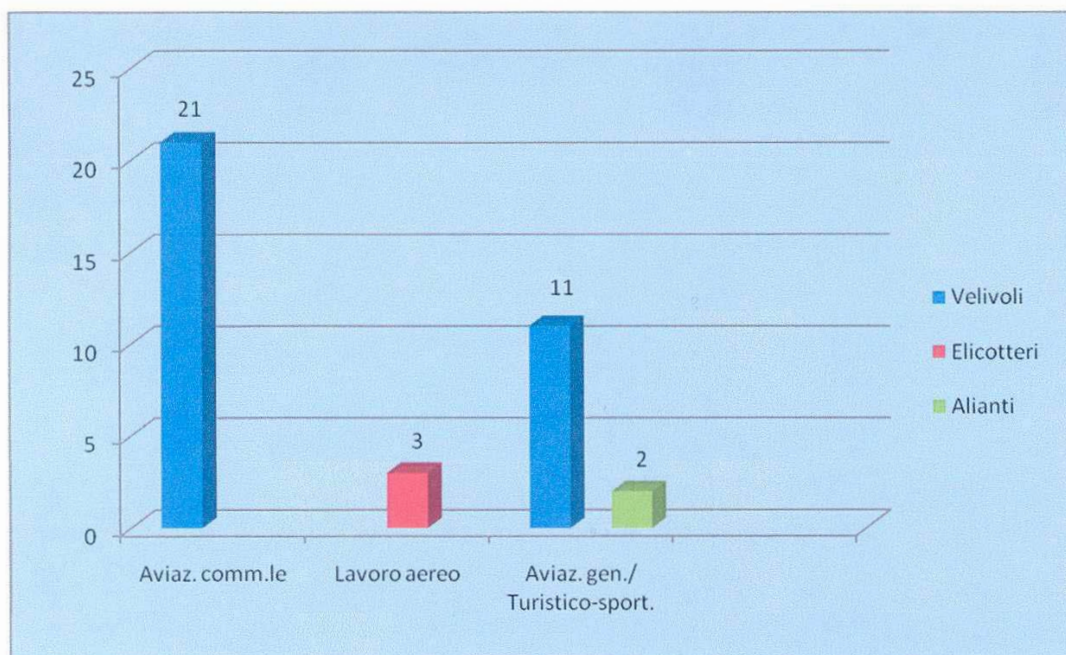
Inchieste ANSV Italia/estero nel corso del 2009 suddivise per tipologia di aeromobile.



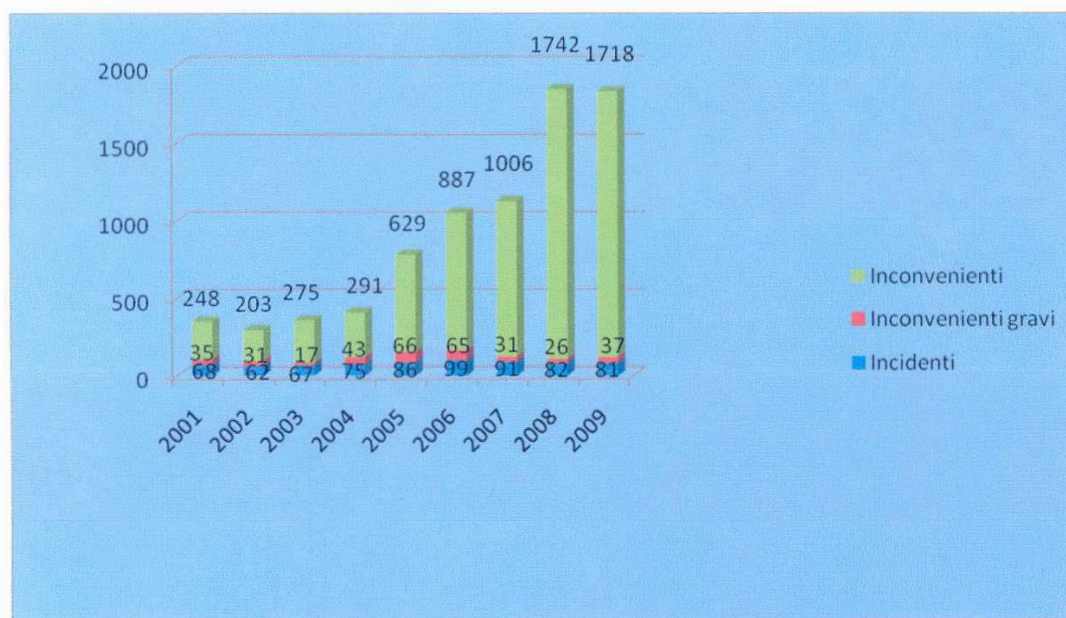
Inchieste ANSV 2009 per tipologia di aeromobili.



Inchieste incidenti aperte nel 2009 suddivise per settore operativo (stretta competenza ANSV).



Inchieste inconvenienti gravi aperte nel 2009 suddivise per settore operativo (stretta competenza ANSV).



Confronto degli eventi riportati all'ANSV nel periodo 2001-2009.

Nel corso del 2009 l'ANSV ha deliberato 26 relazioni/rapporti finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato - a fini di prevenzione - 26 raccomandazioni di sicurezza.

Inchieste estere

Come già evidenziato, l'ANSV, nel 2009, ha accreditato propri investigatori in 14 inchieste condotte da enti investigativi stranieri per incidenti occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. Inoltre, ha indicato propri esperti in 3 inchieste, condotte da enti investigativi stranieri, per incidenti nei quali sono stati coinvolti cittadini di nazionalità italiana (in tali casi l'Italia può vantare soltanto i limitati diritti previsti dalla disposizione 5.27 dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale).

L'ANSV, sulla base del protocollo d'intesa concluso con l'Autorità per l'aviazione civile e la navigazione marittima della Repubblica di San Marino (CAA-MNA-SMR), ha altresì aperto una inchiesta tecnica su un incidente occorso nel territorio della Repubblica di San Marino.

Tra gli eventi più significativi seguiti dall'ANSV con propri rappresentanti accreditati o con propri esperti si segnalano, in particolare, i seguenti.

- Incidente elicottero AW 139 marche di immatricolazione A7-GHC, Doha (Qatar), 25 agosto 2009.

L'incidente, avvenuto in fase di rullaggio ad un elicottero del 2008 con appena 685 ore di volo, non ha causato vittime né feriti fra i 14 occupanti. L'evento ha suscitato un notevole interesse poiché è stato caratterizzato dall'inusuale collasso strutturale del trave di coda dell'elicottero.



AW 139 A7-GHC: trave di coda collassato.

L'intensa campagna sperimentale e le simulazioni numeriche condotte presso Agusta Westland, sotto la supervisione dell'ANSV, che era stata a ciò delegata dalla QCAA (Qatar Civil Aviation Authority), ha consentito di stabilire che l'incidente è stato generato da pregressi danni strutturali causati da una collisione subita dal trave di coda dello stesso elicottero circa 5 mesi prima (a 360 ore di volo).