

incisiva l'attività di prevenzione. Tale nuovo sistema di classificazione degli eventi risponde, da un lato, all'esigenza di standardizzare quanto più possibile l'identificazione degli eventi stessi in ambiti omogenei e poterne quindi aggregare la raccolta su base statistica, dall'altra, all'esigenza di individuare con sempre maggior precisione gli eventi da approfondire preliminarmente per appurare se si tratti di inconvenienti o di inconvenienti gravi.

Sono stati anche fissati - in relazione al significativo numero di inchieste aperte annualmente dall'ANSV - dei criteri generali di priorità per la chiusura delle inchieste.

2. Profili organizzativi e finanziari

Nello specifico, per quanto concerne gli aspetti organizzativi, vanno evidenziati i seguenti elementi di maggior interesse.

Il personale in servizio al 31.12.2010 ammontava complessivamente a 25 unità, su un totale complessivo di 40 unità previsto dalla dotazione organica. Di queste 25 unità di personale (che allo stato attuale non comprendono dirigenti), 10 sono tecnici investigatori (su un totale di 12 previsti dalla dotazione organica). Due di questi tecnici investigatori, se non interverranno provvedimenti legislativi di deroga a favore dell'ANSV, lasceranno il servizio nel corso del 2011, per il raggiungimento dei limiti di età.

Resta dunque critica la situazione del personale e la situazione di pesante sott'organico.

Nel 2010, per incrementare ed aggiornare la professionalità del personale in servizio (sia di quello tecnico che di quello amministrativo) è stato adottato ed attuato un articolato piano di formazione che ha interessato tutto il personale, parte del quale ha seguito all'estero corsi di alta specializzazione in campo tecnico.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalata l'ulteriore riduzione del contributo statale (unica fonte di entrate per l'ANSV), che è passato dai 5.164.568 euro del 2001 ai 2.440.264 euro del 2010, con una previsione per il 2011/2012/2013 di 1.845.587 euro.

In tale contesto va rilevato che sino ad oggi è stato possibile assicurare la copertura finanziaria delle uscite solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico: tale riserva, tuttavia, rappresenta una risorsa limitata, ormai in via di esaurimento.

Il contenuto contributo dello Stato ed i tagli necessariamente apportati ad alcuni capitoli del bilancio di previsione in osservanza alle disposizioni di legge in materia di contenimento della spesa

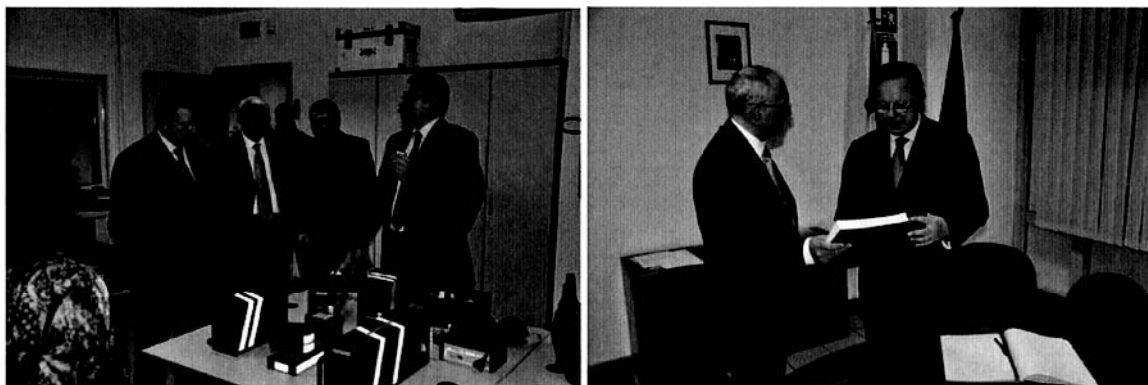
pubblica rischiano di compromettere lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico.

Alla luce di quanto rappresentato, nonché delle risultanze delle previsioni triennali elaborate in sede di predisposizione del bilancio di previsione, si impone pertanto la improcrastinabile necessità di ridefinire l'ammontare dei finanziamenti attribuiti all'ANSV, anche al fine di assicurare il rispetto della normativa comunitaria in materia di inchieste di sicurezza. L'art. 4, comma 6, del regolamento (UE) n. 996/2010 rende infatti ancor più incisivo un principio già presente nella direttiva 94/56/CE, prevedendo che l'autorità investigativa per la sicurezza debba essere dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e debba poter ottenere a tal fine sufficienti risorse; in particolare, deve essere dotata di un bilancio che le consenta di svolgere le sue funzioni e di personale qualificato.

3. I rapporti con le altre istituzioni italiane

Nel 2010, per la prima volta da quando è stata istituita (1999), un Ministro dei trasporti ha fatto visita all'ANSV. Il 13 gennaio, infatti, l'ANSV ha ricevuto in visita il Senatore Altero Matteoli, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Sen. Matteoli, nel complimentarsi per l'alta tecnologia di cui l'ANSV si è dotata e, soprattutto, per la passione con la quale essa svolge il proprio lavoro, si è dichiarato lieto di aver potuto verificare di persona la grande professionalità con cui l'organismo investigativo svolge la sua attività.



Due momenti della visita del Ministro Matteoli: nei laboratori dell'ANSV e con il Presidente Prof. Franchi.

Come già anticipato, l'ANSV, nel 2010, ha inoltre intensificato - pur nel rispetto dei diversi ruoli - i propri rapporti con le altre istituzioni italiane del comparto aeronautico e con quelle la cui attività possa comunque avere delle ricadute sullo svolgimento delle inchieste di sicurezza. Ciò anche in un'ottica di "Sistema Paese".

In particolare, nell'anno di riferimento l'ANSV ha firmato due nuovi protocolli d'intesa, rispettivamente con l'ENAV SpA e con l'Aeronautica militare, al fine di assicurare un maggior scambio di informazioni e di esperienze ed il puntuale rispetto di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010. Sono state inoltre gettate le premesse per un nuovo protocollo d'intesa con l'ENAC.

Protocollo tecnico ANSV-ENAV SpA.

Il nuovo protocollo, firmato il 3 agosto 2010, sostituisce integralmente quello firmato tra l'ANSV e l'ENAV SpA il 25 gennaio 2005. In particolare, esso definisce meglio le modalità di segnalazione all'ANSV degli eventi relativi alla sicurezza del volo e le procedure di interfaccia tra ANSV ed ENAV SpA. Favorisce inoltre, nel rispetto delle disposizioni di legge e dei rispettivi ruoli, lo scambio di informazioni a fini di prevenzione, per migliorare i livelli di sicurezza del volo. Prevede pure l'impegno dell'ANSV ad illustrare al personale dell'ENAV SpA le problematiche connesse con l'espletamento delle inchieste di sicurezza. In tale contesto verrà pure agevolata la visita di personale dell'ENAV SpA ai laboratori tecnici dell'ANSV. Il nuovo protocollo ha recepito sostanzialmente tutte le esigenze dell'ANSV, finalizzate soprattutto all'acquisizione più tempestiva delle informazioni e delle evidenze necessarie all'assolvimento dei compiti di istituto.



**Il momento della firma del nuovo protocollo tecnico ANSV-ENAV SpA:
sulla destra l'amministratore delegato dell'ENAV SpA Dott. Guido Pugliesi.**

Protocollo d'intesa ANSV-AM.

Il 5 novembre è stato firmato con l'Aeronautica Militare, rappresentata dal Sottocapo di Stato maggiore, Generale di squadra aerea Maurizio Lodovisi, un protocollo d'intesa nel campo della prevenzione e dell'investigazione tecnica degli incidenti aerei.

Il protocollo prevede, in particolare, il rafforzamento del rapporto di collaborazione istituzionale tramite la reciproca condivisione, nel campo della prevenzione, di informazioni e dati riguardanti l'attività di volo civile e militare e, per gli aspetti investigativi, delle specifiche esperienze tecnico-professionali. Esso, più in generale, ha l'obiettivo di creare tutte le possibili sinergie tra le organizzazioni dello Stato che hanno come comune obiettivo lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, dell'attività di volo nel settore dell'aviazione civile e militare.

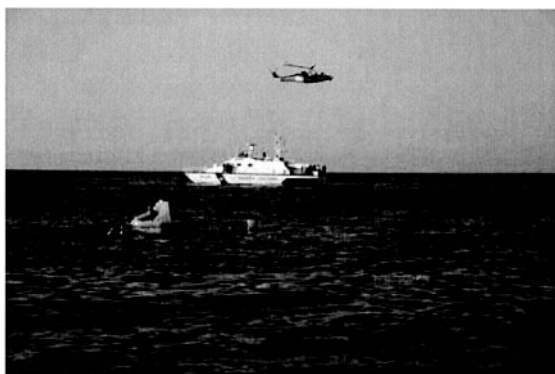


Il Gen.S.A. Maurizio Lodovisi firma per l'Aeronautica Militare il protocollo d'intesa con l'ANSV.

Collaborazione con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Anche nel 2010 sono continuati i positivi rapporti di collaborazione stabiliti in precedenza con il Comando generale delle Capitanerie di porto. In particolare, nel contesto del protocollo tecnico d'intesa sottoscritto nel 2009 tra le due istituzioni in materia di collaborazione nel caso di incidenti aeronautici in mare, l'ANSV ha partecipato alla esercitazione internazionale SARMEDOC "Squalo 2010", organizzata il 16 settembre dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e dalla Direzione marittima di Catania.

L'esercitazione prevedeva il seguente scenario. Un velivolo bireattore dell'aviazione commerciale, con a bordo 140 persone e 5 membri di equipaggio, alcuni minuti dopo il decollo dall'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania, raggiunta la quota di 12.000 piedi, subiva lo spegnimento di entrambi i motori. Dopo un vano tentativo di riaccensione dei motori, l'equipaggio comunicava via radio al competente ente di controllo del traffico aereo (Avvicinamento di Sigonella) l'intenzione di procedere ad un ammaraggio di emergenza nello specchio marino compreso tra le coste calabresi e quelle siciliane antistanti il Golfo di Catania. Nel contempo veniva data disposizione ai passeggeri di indossare i giubbotti di salvataggio. La Torre di controllo di Catania, ricevuta la notizia dall'Avvicinamento di Sigonella, faceva scattare le prescritte procedure di emergenza, allertando la sala operativa dell'11° MRSC (Maritime Rescue Sub Center) di Catania, alla quale comunicava che i contatti radio e radar con il velivolo in questione erano stati persi ad una distanza presunta di 30 miglia nautiche ad Est dell'aeroporto di Catania. A questo punto venivano applicate le procedure per l'invio in zona delle unità di guardia e allertati tutti i mezzi disponibili in area.



Esercitazione SARMEDOC "Squalo 2010": immagini delle operazioni di recupero in mare.

All'esercitazione hanno preso parte: 15 unità navali della Guardia costiera, tra cui il pattugliatore "Nave Dattilo"; il pattugliatore d'altura della Marina Militare "Nave Orione"; cinque unità navali appartenenti ad altri enti di Stato (Carabinieri, Guardia di finanza, Vigili del fuoco, Polizia di Stato); due unità navali private; operatori subacquei appartenenti alla Guardia costiera, alla Marina Militare ed ai Vigili del fuoco. La componente aerea impegnata nelle operazioni di ricerca e soccorso era rappresentata da 8 aeromobili: un ATR 42, un AW 139 ed un AB 412 della Guardia costiera, di base a Catania; un AB 212 della Marina Militare imbarcato sulla "Nave Orione"; due AB 412 della Guardia di finanza; un AB 412 dei Vigili del fuoco; un Casa 212B spagnolo, appartenente al Mando Aereo General-Jefatura del Servizio de Busqueda y Salvamento Aereo. In veste di osservatori erano presenti ufficiali e funzionari di alcuni Paesi europei e dell'area del Mediterraneo.



Esercitazione SARMEDOC "Squalo 2010": a sinistra, un AW 139 della Guardia costiera sul parcheggio antistante la Direzione marittima di Catania; a destra, la sala della unità di crisi dove era presente anche un investigatore dell'ANSV.

La zona di ricerca nella quale sono stati impiegati i suddetti mezzi aeronavali si estendeva su un'area di circa 460 miglia nautiche quadrate antistante il Golfo di Catania, nella quale si è proceduto al recupero di naufraghi a mare (volontari della Croce rossa italiana) con varie tipologie di lesioni, salme di persone decedute (rappresentate da sagome di polistirolo) e resti dell'aeromobile.

In tale contesto il personale investigativo dell'ANSV (che era presente sia nella unità di crisi appositamente costituita a Catania, sia sul pattugliatore "Nave Dattilo") ha fornito il necessario supporto al personale delle unità impegnate nelle operazioni di soccorso, al fine di assicurare la raccolta e la corretta conservazione delle evidenze necessarie all'inchiesta di sicurezza. L'ANSV è anche intervenuta in occasione del recupero dei registratori di volo da parte di operatori subacquei, suggerendo gli opportuni accorgimenti tecnici per evitare il danneggiamento degli stessi e dei relativi dati contenuti.

Nell'ambito dell'esercitazione "Squalo 2010", l'ANSV, a sua volta, ha effettuato una propria esercitazione, mettendo in essere le procedure previste a seguito dell'apertura di una inchiesta di sicurezza. In particolare, è stato attivato presso la sede un nucleo di coordinamento che, in stretto contatto con gli investigatori operanti a Catania, si è attivato per l'acquisizione delle prime informazioni necessarie all'inchiesta di sicurezza, ha gestito i rapporti con la competente autorità giudiziaria ed ha garantito il flusso delle informazioni di competenza agli organi di stampa.

Sempre nel contesto della collaborazione con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, un investigatore dell'ANSV ed un ufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto hanno partecipato, a Cipro, dal 18 al 20 ottobre, al 2° *workshop* sull'Underwater Recovery Operations organizzato dalla European Civil Aviation Conference (ECAC), durante il quale hanno effettuato due presentazioni su argomenti di interesse strutturate secondo il criterio di una congiunta partecipazione.

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

Fermo restando quanto detto nel paragrafo “Considerazioni generali” relativamente alla partecipazione dell’ANSV alle riunioni del “Gruppo di lavoro aviazione” del Consiglio dell’Unione europea in sede di elaborazione del regolamento (UE) n. 996/2010, l’ANSV ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione anche con le autorità dell’aviazione civile straniere nonché con quelle preposte allo svolgimento delle inchieste di sicurezza, 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.

L’ANSV ha inoltre costantemente assicurato la sua presenza alle riunioni del CEASIA (Council of European Aviation Safety Investigation Authorities) e del neocostituito ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities).

5. La cultura della prevenzione

Anche nel 2010 l’ANSV, nell’espletamento delle inchieste 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. In alcuni casi i magistrati inquirenti hanno risposto tempestivamente e positivamente alle richieste dell’ANSV, favorendo l’acquisizione di tutti gli elementi necessari allo svolgimento delle inchieste di sicurezza; in un limitato numero di casi, invece, sono emersi dei problemi, a conferma del comportamento eterogeneo della magistratura inquirente.

Il nuovo regolamento (UE) n. 996/2010 dovrebbe attenuare, come rappresentato trattando delle novità introdotte da quest’ultimo, alcune delle problematiche che si ripresentano regolarmente qualora sussistano le due inchieste e che si identificano, principalmente, nella impossibilità per l’ANSV di avere tempestivo accesso ad elementi di prova sotto sequestro o ai risultati di specifici accertamenti, nella necessità di attendere le tempistiche della magistratura per l’effettuazione di accertamenti tecnici non ripetibili, nel doversi confrontare con consulenti tecnici del pubblico ministero non sempre all’altezza dell’incarico loro affidato.

L’ANSV è comunque dell’opinione che le novità introdotte in materia dal regolamento (UE) n. 996/2010, ancorché rafforzino la posizione dell’ANSV (almeno per quanto concerne l’accesso immediato e l’utilizzabilità degli elementi di prova posti sotto sequestro), necessitino di una certa tempistica (che si auspica il più breve possibile) per trovare piena attuazione, in quanto, finendo per

incidere su alcune norme del codice di procedura penale, presuppongono, *in primis*, un mutamento culturale ed un aggiornamento professionale della magistratura inquirente.

In tale contesto va comunque positivamente rilevato che il Ministero della giustizia, nel luglio 2010, ha dato un riscontro sostanzialmente positivo alla raccomandazione di sicurezza ANSV-18/1546-08/2/A/09, con la quale l'ANSV, a conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso ad un velivolo acrobatico, raccomandava di sensibilizzare tutte le Procure della Repubblica sulla necessità che, nel caso di piloti deceduti in incidenti aerei, la relativa sepoltura non fosse eseguita prima di aver sentito l'ANSV. In particolare, l'ANSV raccomandava di sensibilizzare tutte le Procure della Repubblica sulla necessità che la competente autorità giudiziaria - qualora l'ANSV lo ritenga assolutamente necessario per il regolare svolgimento dell'inchiesta di sicurezza, anche al fine del rispetto della normativa internazionale in materia (Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale) - disponga l'autopsia sui corpi dei piloti deceduti.

A seguito della suddetta raccomandazione di sicurezza, il Ministero della giustizia ha indirizzato una nota ai Procuratori generali presso le Corti di appello. In tale nota si precisa che laddove l'autorità giudiziaria ritenga che non sussistano le condizioni di legge per disporre l'autopsia sul cadavere di persona deceduta in seguito ad incidente aereo, appare comunque necessario porre la salma a disposizione dell'ANSV, affinché quest'ultima possa procedere in via amministrativa, in esecuzione dell'obbligo gravante sullo Stato italiano (in virtù di quanto previsto dal citato Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale). Più in generale, la stessa nota auspica un proficuo coordinamento tra l'autorità giudiziaria e l'ANSV affinché sia assicurato il corretto e completo sviluppo delle inchieste di sicurezza relative agli incidenti aeronautici.

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.

Anche nel 2010, 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. 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 costantemente aggiornato con le informazioni previste dal decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di trasparenza, valutazione e merito.

In tale sede pare anche opportuno segnalare che l'ANSV, nel 2010, ha avviato un sistema di informativa interna per il proprio personale, al fine di assicurare una costante informazione interna in ordine alle decisioni più significative assunte dall'ANSV e all'attività istituzionale svolta.

PAGINA BIANCA

PARTE SECONDA
L'ATTIVITA' 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 2010 è aumentato rispetto al 2009, grazie principalmente al nuovo protocollo d'intesa sottoscritto con l'ENAV SpA ed alla confermata sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo.

Le inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2010 sono state 95 (di cui una per conto della Repubblica di San Marino, con la quale l'ANSV nel 2009 ha sottoscritto un protocollo d'intesa per lo svolgimento, su delega, delle inchieste, così come consentito dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale), in diminuzione rispetto al 2009 quando l'ANSV aveva aperto 101 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 ECCAIRS¹ ed ICAO².

Va inoltre precisato che a giugno 2010 è stato introdotto - come già rappresentato nella prima parte del presente Rapporto informativo - un nuovo sistema di classificazione degli eventi, per cui, relativamente proprio al 2010, è stato necessario individuare un criterio sostenibile per rendere confrontabili i dati del primo semestre con quelli del secondo.

1.2. Segnalazioni e inchieste

Nel 2010 l'ANSV ha ricevuto complessivamente - tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti - 2362 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, di cui 16 segnalazioni riguardanti eventi di interesse ANSV occorsi all'estero³.

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 95 inchieste di sicurezza (di cui una per conto della Repubblica di San Marino) ed ha accreditato propri investigatori in 14 inchieste per

¹ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System, Centro di coordinamento europeo per sistemi di riporto degli incidenti e gravi inconvenienti.

² ICAO: International Civil Aviation Organization.

³ Repubblica di San Marino esclusa.

incidenti/inconvenienti gravi 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; in altre 2 inchieste condotte da enti investigativi stranieri per incidenti nei quali cittadini di nazionalità italiana sono deceduti o sono rimasti feriti gravemente l'ANSV ha nominato propri esperti (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).

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

	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totale
Inchieste ANSV	57	37	94
Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da enti stranieri	13	3	16
Inchieste condotte da ANSV per conto di altro Stato	1	--	1
Totale	71	40	111

Nello specifico, delle 95 inchieste aperte dall'ANSV:

- 77 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (42 incidenti e 35 inconvenienti gravi);
- 11 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (10 incidenti e 1 inconveniente grave);
- 5 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (4 incidenti e 1 inconveniente grave);
- 2 riguardano eventi in cui sono state coinvolte mongolfiere (due incidenti).

Inchieste aperte dall'ANSV suddivise per tipologia di aeromobile

Aeromobile	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totali
Velivolo	42	35	77
Elicottero	10	1	11
Aliante	4	1	5
Mongolfiera	2	0	2
Totale	58	37	95

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.

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi nel 2010

ITALIA (E REPUBBLICA DI SAN MARINO*)

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	5	24	1	-	36	11	77
Elicotteri	-	-	5	1	5	-	11
Alianti	-	-	-	-	4	1	5
Mongolfiere	-	-	-	-	2	-	2
	5	24	6	1	47	12	95

* L'ANSV conduce le inchieste di sicurezza per la Repubblica di San Marino sulla base del relativo protocollo d'intesa ed in accordo con quanto contemplato dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale in materia di delega di inchiesta.

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi nel 2010

ESTERO

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	2	1	1	-	4	1	9
Elicotteri	2	-	2	-	1	1	6
Alianti	-	-	-	-	1	-	1
	4	1	3	-	6	2	16

Nel 2010 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 13. 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) causò 118 vittime, mentre quello occorso nel 2005 al largo di Palermo (6 agosto) ne causò 16.

Vittime di incidenti aerei occorsi in Italia

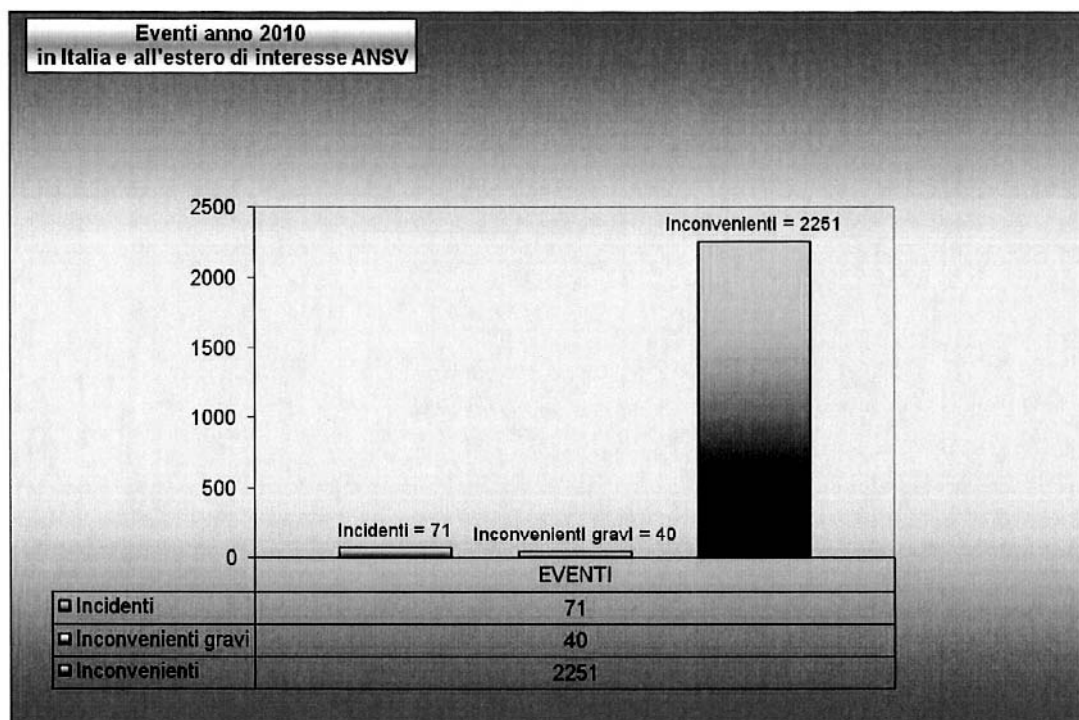
Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	123	21	3	147
2002	3	33	1	37
2003	8	18	5	31
2004	6	14	0	20
2005	25	20	2	47
2006	3	26	3	32
2007	4	19	4	27
2008	0	22	1	23
2009	6	14	2	22
2010	0	13	0	13

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

Incidenti aerei mortali per settore di attività

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	-	11
2005	3	11	1	15
2006	1	14	2	17
2007	1	10	3	14
2008	-	12	1	13
2009	2	9	1	12
2010	0	6	0	6

Anno 2010: eventi segnalati all'ANSV



Anno 2010: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente suddivise per tipologia di aeromobile

