

6. CONCLUSIONI

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici pervenute all'Agenzia nel 2013 (3.172) è significativamente aumentato (+30,9%) rispetto a quello dell'anno precedente (2.423).

Il sempre più elevato numero delle segnalazioni pervenute conferma l'aumentata sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo ed evidenzia il riconoscimento del ruolo dell'Agenzia nel sistema aeronautico civile.

L'Agenzia ha costantemente tenuto rapporti di collaborazione con le istituzioni aeronautiche italiane e straniere.

Sono state aperte 64 inchieste per incidenti o inconvenienti gravi.

L'ANSV ha accreditato propri investigatori in 19 inchieste per 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 utilizzati da operatori aerei italiani.

Nel 2013 sono state completate 33 inchieste e sono state predisposte, a fini di prevenzione, 25 raccomandazioni di sicurezza.

In attuazione delle normative, rapidamente succedutesi, in materia di riduzione degli organici, la dotazione organica dell'Agenzia, è stata ulteriormente rideterminata in 30 unità complessive con d.P.C.M 22 gennaio 2013.

Nel 2013 il totale complessivo annuale dei trasferimenti da parte dello Stato, che costituisce sostanzialmente l'unica fonte di finanziamento dell'Agenzia, è stato incrementato rispetto all'esercizio precedente, così da ammontare ad euro 3.495.161, di cui euro 199.259 a titolo di spese di funzionamento ed euro 3.295.902 per spese obbligatorie.

Dall'analisi del bilancio per il 2013 emergono un disavanzo finanziario di competenza di euro 167 mila, ben inferiore a quello registrato nell'esercizio precedente (-1.292 mila) e un decremento dell'avanzo di amministrazione del 2,32%.

Il patrimonio netto presenta un decremento di 144 mila euro, pari al disavanzo economico registrato nell'esercizio, seguendo la tendenza negativa già evidenziata a seguito del disavanzo economico (1.303 mila euro) registrato anche nell'esercizio precedente.

Benché l'Agenzia abbia fatto registrare un disavanzo finanziario di competenza per quattro anni consecutivi, non è stata assoggettata alla procedura di commissariamento, secondo quanto previsto

dall'art. 15, comma 1-bis, del D.L. n. 98/2011, convertito dalla legge n. 111/2011, in quanto il disavanzo è stato interamente coperto con ricorso all'avanzo di amministrazione.

Quest'ultimo, che ammontava a 5.268.949,31 euro al 31-12-2012, si è ridotto alla fine dell'esercizio 2013 a 5.146.880,40 euro, di cui 710.132,36 euro accantonati con vincolo di destinazione.

L'ente non ha fini di lucro e l'unica fonte di finanziamento è costituita dalla contribuzione annuale da parte dello Stato, per cui l'operatività dell'Agenzia è condizionata dai vincoli introdotti dalle leggi finanziarie, in termini di risorse umane e finanziarie, in un contesto di sempre maggiore sviluppo dei trasporti aerei, che richiede adeguati investimenti a salvaguardia della sicurezza del volo.

In tale contesto occorre che l'Agenzia prosegua nella strada di ulteriore razionalizzazione e contenimento delle spese.



**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO
(ANSV)**

ESERCIZIO 2013

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

DELIBERAZIONE N° 18/2014.

Oggetto: approvazione del rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2013.

Il Collegio

nella riunione del 17 aprile 2014,

visto il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66;

visto il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n. 189;

visto il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010;

visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003 n. 97;

visto il Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'Agenzia;

udita la relazione del Presidente;

udita la relazione del Collegio dei revisori dei conti, che ha espresso parere favorevole al provvedimento;

tenuto conto che dalle risultanze del conto del bilancio emerge che l'esercizio finanziario 2013 si è chiuso con un disavanzo di gestione di euro 167.076,93 e con un avanzo di amministrazione di euro 5.146.880,40;

sentito il Direttore generale;

preso atto che la votazione ha dato il seguente risultato:

votanti 4; favorevoli 4; contrari 1; astenuti 1;

delibera

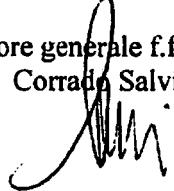
quanto segue.

1. Di approvare la relazione del Presidente al rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2013, prendendo atto, nel contempo, della relazione del Collegio dei revisori dei conti. La relazione del Presidente e quella del Collegio dei revisori dei conti vengono allegate alla presente deliberazione, di cui costituiscono parte integrante.

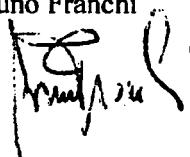
2. Di approvare il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2013, costituito dal conto del bilancio (che presenta un disavanzo di gestione di euro 167.076,93 e un avanzo di amministrazione di euro 5.146.880,40), dal conto economico e dallo stato patrimoniale, secondo gli allegati prospetti che costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

Roma, 17 aprile 2014

Il Direttore generale f.f. di segretario
Corrado Salvi



Il Presidente
Bruno Franchi



RELAZIONE AL RENDICONTO GENERALE 2013

Parte prima L'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'ANSV

1. CONSIDERAZIONI GENERALI.

Sino ad oggi l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), grazie pressoché unicamente al qualificato impegno ed alla straordinaria passione dei singoli che vi lavorano, è riuscita ad assolvere con professionalità i propri compiti e a guadagnarsi stima e rispetto in ambito internazionale e UE, contribuendo in maniera significativa, per quanto di competenza, a migliorare la sicurezza del volo in campo aviazione civile, come ampiamente documentabile dai risultati conseguiti e dalle autorevoli attestazioni di stima ricevute.

Adesso, però, si sta arrivando al cosiddetto "collo di bottiglia" ed è necessario pervenire ad una normalizzazione della situazione dell'ANSV, che per assolvere i propri compiti non può più contare solamente sul qualificato impegno e sulla straordinaria passione dei singoli che vi lavorano, nonché sul relativo sacrificio.

Diventa conseguentemente improcrastinabile un intervento immediato a livello governativo finalizzato a:

- a) consentire l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo, in via prioritaria, il completamento dell'organico dei tecnici investigatori;
- b) assicurare l'adeguamento dei trasferimenti dello Stato per il sostentamento dei relativi costi del personale;
- c) rimuovere le limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

In merito, si ricorda che l'art. 4, comma 6, del regolamento UE n. 996/2010 (inerente le inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile) prescrive quanto segue: «L'autorità investigativa per la sicurezza è dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.».

In ragione di quanto sopra, l'ANSV, sul finire del 2013, ha ritenuto necessario sensibilizzare l'Amministrazione vigilante con una apposita nota informativa, affinché intervenga per la rimozione nelle sedi competenti delle citate criticità, ferma restando la disponibilità dell'ANSV a fornire tutto il supporto necessario a tal fine. Ciò anche con lo scopo di prevenire l'eventuale apertura da parte della Commissione europea di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per violazione dell'ordinamento dell'Unione europea, nello specifico del menzionato art. 4, comma 6, del regolamento UE n. 996/2010.

2. IL PERSONALE IN SERVIZIO.

A fronte di un ruolo vieppiù crescente nel panorama nazionale e comunitario dell'ANSV, la sua dotazione organica è stata progressivamente erosa, a seguito dei numerosi interventi legislativi volti al contenimento delle spese della pubblica amministrazione. Da una dotazione organica iniziale di 55 unità di personale (prevista dal decreto legislativo n. 66/1999) si è scesi, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio al 31 dicembre 2013 erano però 21, di cui soltanto 7 tecnici investigatori¹: l'ANSV, infatti, non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

Come già evidenziato, la criticità di organico sta incidendo sull'operatività dell'ente e purtroppo, inevitabilmente, sull'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Peraltro, nel 2014, 2 dei 7 citati tecnici investigatori cesseranno dal servizio per raggiunti limiti di età ed un ulteriore tecnico investigatore (per il quale l'ANSV ha chiesto ed ottenuto l'autorizzazione al trattenimento in servizio per un biennio) cesserà dal servizio nel gennaio 2015. A quella data, il numero complessivo dei tecnici investigatori sarà quindi pari a 4, a fronte di una crescente mole di lavoro. Si segnala, al riguardo, che mediamente pervengono all'ANSV, ogni anno, alcune migliaia di segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo, di cui tra le 60 e le 90 danno luogo a formale apertura di inchiesta per incidente/inconveniente grave, mentre tutte le rimanenti segnalazioni vanno comunque categorizzate ed in molti casi anche approfondite per qualificarle correttamente. Pare opportuno ricordare che con il personale tecnico investigativo in servizio l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- condurre le inchieste di sicurezza avviate;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi che, pur non dando luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano aspetti di interesse a fini di prevenzione;
- partecipare, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e dell'Unione europea, alle inchieste di sicurezza che coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- 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.

Diventa quindi ormai ineludibile per l'ANSV l'esigenza di poter avviare una procedura concorsuale per l'assunzione, a tempo indeterminato, del personale in questione, ottenendo, in deroga alla

¹ All'inizio del 2013 due tecnici investigatori hanno raggiunto il limite di età per il collocamento a riposo, ma, con il dPCM 31 gennaio 2013, l'ANSV è stata autorizzata a trattenerne in servizio uno, utilizzando le risorse derivanti dalle cessazioni avvenute negli anni 2010, 2011 e 2012.

vigente normativa sul *turnover*, l'autorizzazione ad assumere tutti i tecnici investigatori necessari a completare il rispettivo organico. L'esigenza di poter avviare la predetta procedura concorsuale si pone con carattere di urgenza, perché le tempistiche per assicurare la piena operatività dei nuovi tecnici investigatori non saranno comunque brevi, calcolati i tempi per l'espletamento del relativo concorso pubblico e per il completamento dell'iter formativo minimo.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area del personale tecnico-economica-amministrativa presenta una situazione di criticità, in quanto i 15 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 consistenti².

3. LA SITUAZIONE FINANZIARIA.

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2013 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 3.495.161,00 euro (di cui 3.295.902,00 euro per spese obbligatorie e 199.259,00 euro per spese di funzionamento), rispetto agli iniziali 5.164.568 euro del 2001.

Pare opportuno evidenziare che l'ANSV – come documentato dalle relazioni della Corte dei conti – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti, per cui non è possibile comprimere ulteriormente la spesa, a meno di non compromettere il regolare svolgimento delle funzioni assegnate all'ANSV. Va a questo proposito detto che la politica dei tagli lineari ha penalizzato oltre ogni ragionevole limite l'ANSV.

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 2013, si è attivata per mantenere positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico

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

Ministero della difesa-Comando generale dell'Arma dei Carabinieri.

In data 1 marzo 2013, il Ministero della difesa (per conto del Comando generale dell'Arma dei Carabinieri) e l'ANSV hanno sottoscritto un protocollo tecnico d'intesa, anche attuativo di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, il quale prevede, in particolare, quanto segue:

- la modalità di comunicazione all'ANSV degli incidenti e degli inconvenienti gravi di cui l'Arma dei Carabinieri abbia avuto conoscenza per ragioni di istituto;
- che l'Arma dei Carabinieri assicuri il rispetto di quanto previsto dall'art. 13, comma 2, del regolamento UE n. 996/2010 e favorisca il coordinamento tra l'inchiesta dell'ANSV e quella della competente autorità giudiziaria;

² È paradossale dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la "semplificazione burocratica", aumentino, invece, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro produrre, come risultato, alcun significativo valore aggiunto.

- l'impegno dell'Arma dei Carabinieri a fornire all'ANSV, compatibilmente con le priorità legate ai propri compiti di istituto e con la disponibilità di fondi, ogni possibile forma di collaborazione nell'espletamento delle funzioni istituzionali;
- l'impegno reciproco dell'ANSV e dell'Arma dei Carabinieri a contribuire alla formazione specialistica del personale, su tematiche già preventivamente individuate nello stesso protocollo d'intesa.

Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il 27 agosto 2013 il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e l'ANSV hanno rinnovato il protocollo tecnico d'intesa originariamente sottoscritto nel 2009, poi confermato nel 2011. La collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di porto ha avuto reciproche ricadute ampiamente positive, favorendo peraltro in più occasioni il regolare assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV. Il protocollo siglato il 27 agosto è stato integrato tenendo conto di alcune novità introdotte dal regolamento UE n. 996/2010, al fine di renderlo ancora più efficace sul piano operativo.

Aeronautica militare.

Anche nel 2013 i rapporti tra l'ANSV e l'Aeronautica militare sono stati caratterizzati dalla massima collaborazione, in un'ottica di sinergie e di strategie per il miglioramento della sicurezza del volo. In tale contesto pare opportuno segnalare che il 12 agosto 2013, sulla base del protocollo d'intesa esistente tra l'ANSV e l'Aeronautica militare, rinnovato in data 12 dicembre 2012, sono stati estratti, presso i laboratori tecnici dell'ANSV, i dati contenuti nel registratore di volo presente a bordo dell'Alenia Aermacchi M346 C.P. X617 incidentatosi in data 11 maggio 2013, in località Piana Crixia (SV). L'Alenia Aermacchi M346 è un bireattore da addestramento militare transonico, tra i più avanzati oggi esistenti al mondo e rappresenta uno dei prodotti di punta dell'industria aeronautica italiana. L'operazione effettuata nei laboratori dell'ANSV ha peraltro consentito all'Aeronautica militare italiana di completare in tempi ristretti la propria inchiesta tecnica.

A seguito della predetta operazione condotta nei laboratori dell'ANSV, il Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare ha indirizzato una lettera di ringraziamento all'ANSV «per la preziosa collaborazione fornita in occasione dell'attività investigativa svolta su un velivolo M346», che, in un'ottica di prevenzione, ha consentito di intervenire su alcuni componenti installati a bordo del velivolo stesso. Nella stessa lettera sono state espresse parole di vivo apprezzamento per il personale ANSV coinvolto nella operazione di estrazione dati, che, «pienamente consapevole dei principi ispiratori della sicurezza del volo e conoscitore delle logiche di sistema asservite ai velivoli di modernissima concezione, ha contribuito in maniera rilevante all'investigazione dell'incidente ed alla comprensione di possibili soluzioni tecniche.».

Guardia di finanza.

Il 12 dicembre 2013, presso l'aeroporto di Pratica di Mare (Roma), la Guardia di finanza ha organizzato un seminario in materia di “Sicurezza del volo” per i comandanti dei Reparti aerei della medesima. In un'ottica di scambio di informazioni di comune interesse in materia di sicurezza del volo, al seminario è stata invitata a parlare, per la prima volta, anche l'ANSV, che ha illustrato la normativa applicabile alle inchieste di sicurezza ed approfondito, relativamente al comparto aviazione civile, alcune criticità particolarmente significative inerenti la *safety*.

Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia/Sezione di Catania - Osservatorio etneo.

Il 7 febbraio 2013 si è tenuto presso l'ANSV un incontro con l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (INGV)/Sezione di Catania - Osservatorio etneo. Nel corso dell'incontro, i rappresentanti dell'INGV hanno illustrato quali siano le problematiche generate dalle eruzioni vulcaniche in grado di interferire con la sicurezza della navigazione aerea. In tale occasione l'INGV ha dato inoltre la propria disponibilità per l'effettuazione delle analisi di laboratorio sui materiali litoidi, vulcanici e non.

ANPAC.

Il 26 febbraio 2013 l'ANSV ha ricevuto in visita il Presidente dell'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione commerciale): nel corso dell'incontro sono state esaminate alcune tematiche di reciproco interesse.

Assaeroporti - gestori aeroportuali.

Il 9 maggio 2013, su richiesta di Assaeroporti (l'associazione che rappresenta 37 società di gestione aeroportuale, per un totale di 39 aeroporti), si è tenuta presso l'ANSV una riunione alla quale hanno partecipato i *safety manager* dei più importanti aeroporti italiani. Nel corso della riunione sono state illustrate l'attività dell'ANSV e le problematiche correlate all'attività investigativa; sono stati inoltre forniti chiarimenti sul decreto legislativo n. 18/2013. Nel corso della medesima riunione i partecipanti hanno rappresentato le problematiche più significative che incontrano nell'esercizio della loro attività, manifestando peraltro apprezzamento per alcune raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV. Dopo la riunione, i *safety manager* hanno visitato i laboratori tecnici. Analoga riunione si era tenuta in precedenza a Bari presso la società Aeroporti di Puglia (che non fa parte di Assaeroporti), alla quale ha partecipato il personale coinvolto nella *safety* degli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie.

Successivamente, dal 7 al 9 ottobre 2013, a seguito di una richiesta in tale senso avanzata sempre da Assaeroporti in collaborazione con Aeroporti di Roma (AdR), l'ANSV ha organizzato, presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, un corso base di investigazione di incidenti/inconvenienti aeronautici per i *safety manager* aeroportuali e per il personale dei gestori aeroportuali che opera nell'ambito dei rispettivi SMS (Safety Management System). Il corso, al quale ha partecipato una cinquantina di persone, ha perseguito l'obiettivo di fornire al suddetto personale le conoscenze base in materia di investigazioni aeronautiche, sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello tecnico-operativo. Il corso in questione, come emerso dai riscontri avuti dall'ANSV, è stato particolarmente apprezzato per aver realizzato un *link* diretto tra un'autorità pubblica (l'ANSV appunto) e gli operatori di prima linea.

Grazie alla formazione acquisita, il citato personale potrà così dare un contributo ancor più significativo all'attività di prevenzione e quindi alla sicurezza del volo; potrà inoltre eventualmente costituire un utile supporto in loco per l'attività dell'ANSV nel caso di incidenti/inconvenienti aeronautici, al fine di preservare in ambito aeroportuale, nell'immediatezza dell'evento, le evidenze necessarie all'inchiesta di sicurezza, nelle more dell'arrivo del personale investigativo dell'ANSV.

Operatori del comparto elicoteristico.

Facendo seguito all'impegno assunto alla fine del 2012 nel corso di un incontro tenutosi presso la propria sede con gli operatori del comparto elicoteristico, l'ANSV ha organizzato due *Safety Workshop*, rispettivamente a Milano Malpensa il 5 novembre ed a Roma il 20 novembre 2013, presso strutture messe a disposizione dall'ENAC. Ai due incontri hanno partecipato complessivamente 90 persone, in rappresentanza della realtà elicoteristica italiana.

All'evento hanno partecipato anche rappresentanti dell'Aeronautica militare e dei reparti di volo della Polizia di Stato e del Corpo forestale dello Stato.

Nel corso dei due *Safety Workshop* sono state messe a fattor comune le esperienze acquisite ed esaminate le criticità più ricorrenti individuate dall'ANSV nell'ambito della propria attività di indagine, in un'ottica di definizione delle strategie di prevenzione.

Al fine di rendere ancora più proficuo l'incontro, l'ANSV ha coinvolto, in veste di relatori, anche rappresentanti dell'ENAC ed il rappresentante italiano dell'European Helicopter Safety Team, che hanno consentito di ampliare l'approfondimento delle problematiche del settore.

Sempre per quanto concerne il comparto elicoteristico pare opportuno segnalare la lettera di ringraziamento pervenuta all'ANSV dalla AgustaWestland SpA, per «l'impegno e la capacità organizzativa profusi nel coordinare le indagini relative ai tre casi di perdita pala rotore di coda che hanno visto coinvolte diverse Agenzie Nazionali ed Autorità Certificative.»³; la stessa lettera, nel sottolineare la grande professionalità del personale ANSV che ha svolto la suddetta attività di coordinamento, conclude formulando «i più sentiti ringraziamenti per lo sforzo profuso dall'Agenzia nell'assicurare il supporto alle indagini che la vedono coinvolta sia in qualità di Investigatore Incaricato che di Rappresentante Accreditato per lo Stato del costruttore.».

Operatori del comparto volo a vela.

Il 13 giugno 2013 l'ANSV ha ricevuto una delegazione di piloti di volo a vela dell'Aero Club Adele Orsi (ACAO) di Calcinato del Pesce, integrata da un rappresentante dell'Aero Club Volovelistico Lariano di Alzate Brianza. La delegazione era guidata dal Presidente dell'ACAO.

Al citato incontro ne è seguito un altro, sempre con l'ACAO, il 13 novembre 2013, nel corso del quale sono state esaminate congiuntamente alcune problematiche correlate alla *safety* nel volo a vela; durante quest'ultimo incontro sono stati anche presentati dall'ANSV i dati relativi agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad alianti nel 2013.

Dall'incontro sono scaturiti interessanti spunti di riflessione per migliorare la sicurezza del volo del comparto in questione.

5. I RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI STRANIERE E LA PARTECIPAZIONE AI CONSESSI INTERNAZIONALI.

L'ANSV, anche nel 2013, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Essa ha inoltre continuato a partecipare a iniziative internazionali ed europee di interesse per la sicurezza del volo, dove la presenza dell'ANSV ha assicurato che l'Italia fosse coinvolta, a livello

³ Si tratta di tre inchieste relative ad incidenti occorsi, in circostanze simili, in Italia ed all'estero, ad elicotteri AgustaWestland AW139 nel periodo luglio 2010-agosto 2011.

tecnico e giuridico, nelle scelte e nelle decisioni di maggior importanza, per incrementare, per quanto di competenza, i livelli di sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione, in seno al Gruppo "Aviazione" del Consiglio UE, alle riunioni per l'esame della proposta di regolamento UE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento UE n. 996/2010 e che abroga la direttiva 2003/42/CE, il regolamento CE n. 1321/2007 della Commissione ed il regolamento CE n. 1330/2007 della Commissione. L'ANSV ha inoltre partecipato alle riunioni del Gruppo di esperti degli Stati membri incaricato della predisposizione degli annessi tecnici alla predetta proposta di regolamento UE.
- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA⁴ 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 4 "*Training of investigators*", il WG 5 "*Peer reviews*" ed il WG 6 "*Safety recommendation*". La prima riunione di quest'ultimo WG, la cui presidenza è stata affidata ad un tecnico investigatore dell'ANSV, si è tenuta il 4 giugno 2013: tra i compiti del WG 6, si segnalano, in particolare, i seguenti: 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. La presidenza del WG 6 rappresenta un significativo riconoscimento all'attività dell'ANSV, in quanto le raccomandazioni di sicurezza costituiscono uno strumento fondamentale per migliorare la sicurezza del volo in ambito aviazione civile. Del WG 6 fanno parte, oltre all'ANSV, rappresentanti della Commissione europea nonché delle autorità investigative di Finlandia, Francia, Malta, Polonia, Regno Unito, Romania e Svezia.
- La partecipazione, dal 23 al 25 aprile 2013, al "*2nd International Forum on Accident Investigation*", organizzato, a Singapore, presso l'Aviation Academy, dall'Air Accident Investigation Bureau di Singapore, con il sostegno dell'ICAO⁵, della FSF⁶, dell'ECAC⁷ e dell'ISASI⁸. Durante il Forum, al quale hanno partecipato 173 persone in rappresentanza di 44 Stati, l'ANSV, in accordo a quanto richiesto dagli stessi organizzatori, ha svolto una relazione dal titolo "*Novel role for the accredited representative: a suggestion based on recent ANSV experience*", nel corso della quale è stata illustrata l'iniziativa promossa dalla

⁴ 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.

⁵ L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

⁶ La FSF (Flight Safety Foundation) è una organizzazione internazionale non-profit, il cui obiettivo consiste nel contribuire al miglioramento della sicurezza del volo a livello mondiale.

⁷ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

⁸ L'ISASI (International Society of Air Safety Investigators) è una associazione creata per promuovere la sicurezza del volo attraverso lo scambio di idee, esperienze ed informazioni derivanti dalla investigazione di incidenti aerei.

stessa ANSV di farsi coordinatrice di alcune inchieste di sicurezza che tre autorità investigative avevano avviato a seguito degli incidenti occorsi, in circostanze simili, ad elicotteri AgustaWestland AW139 nel periodo luglio 2010-agosto 2011.

- La partecipazione, dal 21 al 22 aprile 2013, al “*39th ACC Meeting of the Group of Experts on Accident Investigation*” organizzato, a Bruxelles, dall’ECAC.
- La partecipazione di un tecnico investigatore dell’ANSV, in qualità di docente, al “*1st Training Course*” organizzato, dal 15 al 17 maggio 2013, a Farnborough (UK), presso la sede dell’UK Air Accidents Investigation Branch, dall’ENCASIA, per gli investigatori delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile della UE.
- La partecipazione di un tecnico investigatore dell’ANSV, in qualità di docente, al “*2nd Training Course*” organizzato, dal 21 al 23 ottobre 2013, a Parigi, presso la sede del BEA, dall’ENCASIA, per gli investigatori delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile della UE.

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 2013, 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 2013, 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.

Compatibilmente con le risorse disponibili, è intenzione dell’ANSV migliorare il sito web istituzionale, anche per adeguarlo completamente ai nuovi adempimenti imposti per legge.

Nell’ambito della comunicazione istituzionale si colloca anche la partecipazione dell’ANSV, con proprio personale docente, 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.

7. I DATI RELATIVI ALL’ATTIVITÀ OPERATIVA.

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo pervenute all’ANSV nel 2013, arrivato quest’anno a 3172, ha stabilito un nuovo picco, caratterizzandosi per

una straordinaria crescita rispetto a quanto registrato nel corso degli anni precedenti. Il dato rappresenta infatti un aumento netto di circa il 31% rispetto al numero di segnalazioni pervenute nel 2012.

Si ritiene che a ciò abbia principalmente contribuito l'opera di sensibilizzazione sempre più capillare che l'ANSV, nel 2013, ha saputo effettuare nei confronti degli operatori del settore, nonché delle altre istituzioni aeronautiche. All'aumento delle segnalazioni ha anche ragionevolmente contribuito l'obbligo di comunicazione degli incidenti/inconvenienti gravi contemplato dall'art. 9 del regolamento UE n. 996/2010, che ha indotto molti operatori a comunicare comunque all'ANSV qualunque evento loro accaduto e di immediato interesse sotto il profilo della *safety*. Ciò sta permettendo all'ANSV di approfondire anche le ragioni della ripetitività di taluni eventi, che, se non mitigati, potrebbero innescare l'accadimento di un incidente o di un inconveniente grave, come nel caso, ad esempio, delle UPA⁹.

La significatività del suddetto dato complessivo è tanto maggiore quando si consideri che, a fronte di ciò, le inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2013 si sono invece mantenute pressoché costanti, essendo risultate in totale 64 rispetto alle 61 aperte dall'ANSV nell'anno 2012.

Nel 2013 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3172 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo di interesse ANSV, di cui 58 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero.

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 64 inchieste di sicurezza ed ha accreditato propri investigatori in 19 delle 51 inchieste condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani.

Nello specifico, delle 64 inchieste aperte dall'ANSV:

- 42 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (33 incidenti e 9 inconvenienti gravi);
- 11 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (6 incidenti e 5 inconvenienti gravi);
- 10 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (8 incidenti e 2 inconvenienti gravi);
- 1 riguarda un incidente in cui è stato coinvolto un dirigibile.

Nel corso del 2013 l'ANSV ha completato 33 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 25 raccomandazioni di sicurezza, di cui 12 indirizzate all'EASA (European Aviation Safety Agency).

Per informazioni più di dettaglio, si rinvia al *"Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia – Anno 2013"*.

8. I LABORATORI TECNICI DELL'ANSV.

Nel corso del 2013 – al fine di mantenere i laboratori dell'ANSV (in particolar modo quello CVR/FDR¹⁰) costantemente aggiornati sia dal punto di vista *hardware* che dal punto di vista *software* – si è proceduto all'aggiornamento del *software* denominato "ROSE" (Read Out Support

⁹ UPA: Unauthorized Penetration of Airspace, penetrazioni non autorizzate in spazi aerei controllati.

¹⁰ CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio. FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo.