

delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti⁶.

Situazione finanziaria.

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2014 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 3.486.648,00 euro (di cui 3.295.902,00 euro per spese di natura obbligatoria e 190.746,00 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Pare opportuno evidenziare che l'ANSV – come ripetutamente documentato dalle relazioni della Corte dei conti⁷ – 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.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2015 (disponibile nel sito web www.ansv.it) evidenziano la necessità di intervenire sull'entità dei trasferimenti dello Stato, in relazione, soprattutto, all'auspicata crescita dell'organico di tecnici investigatori. Il sostentamento dell'ANSV è infatti assicurato grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, il quale, ovviamente, rappresenta una risorsa limitata, destinata ad esaurirsi.

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 2014, ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico

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

Aeronautica militare

Anche nel 2014 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.

⁶ È paradossale dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la “semplificazione burocratica”, aumentino, invece, a dismisura, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro che queste ultime producano, come risultato, alcun significativo valore aggiunto.

⁷ Disponibili nel sito web della Corte dei conti, all'indirizzo www.corteconti.it, cartella “Attività”, voce “Controllo”.

In tale contesto, il 2 aprile 2014, l'ANSV ha ricevuto in visita il Gen.S.A. Pasquale Preziosa, Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, accompagnato dal Gen.B.A. Amedeo Magnani, Ispettore sicurezza volo della Forza armata, e da un nutrito gruppo di piloti del Gruppo di volo a vela della stessa, di base sull'aeroporto di Guidonia.



Il Gen.S.A. Pasquale Preziosa con il Presidente dell'ANSV, Prof. Bruno Franchi.

Il 29 aprile 2014, come già anticipato, l'ANSV e l'Aeronautica militare hanno firmato un protocollo d'intesa che rafforza ed estende la collaborazione istituzionale già in essere, 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 professionali.



Il Gen.S.A. Paolo Magro (Sottocapo di stato maggiore AM) firma con il Presidente dell'ANSV il protocollo d'intesa Aeronautica militare-ANSV.

Tale protocollo, oltre a prevedere la possibilità per l'ANSV di disporre, transitoriamente, di personale in comando della Forza armata da destinare allo svolgimento dell'attività investigativa, conferma anche la disponibilità dell'ANSV a mettere i propri laboratori FDR/CVR a disposizione dell'Aeronautica militare per esigenze connesse alle inchieste tecniche a fini di prevenzione disposte da quest'ultima a seguito di eventi occorsi ad aeromobili di Stato.

Università degli studi di Pisa

Organizzato dal Dipartimento di ingegneria civile e industriale-Sezione aerospaziale dell'Università degli studi di Pisa, dall'AIDAA-Sezione Toscana (Associazione italiana di aeronautica e astronautica) e da Euroavia Pisa (la sezione pisana dell'associazione studentesca europea che si propone di diffondere la cultura tecnica nel campo dell'ingegneria aerospaziale) si è tenuto, il 21 maggio 2014, presso la Scuola di ingegneria della città toscana, un seminario di studio dal titolo: "La sicurezza del volo: il ruolo e le indagini dell'ANSV". L'incontro, che ha visto un'ampia ed interessata partecipazione studentesca, era finalizzato a favorire la conoscenza dell'attività dell'ANSV e delle problematiche più significative relative alla sicurezza del volo, consentendo così a futuri operatori del comparto aeronautico di acquisire informazioni ed esperienze utili alla loro crescita professionale.



Locandina del seminario tenutosi presso l'Università di Pisa e studenti del medesimo Ateneo in visita ai laboratori tecnici dell'ANSV.

Successivamente al predetto seminario, una delegazione di studenti della medesima Università è venuta, a dicembre, in visita ai laboratori tecnici dell'ANSV, per acquisire maggiori conoscenze in

ordine alle modalità di recupero e di utilizzazione dei dati contenuti nei registratori di volo (Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder).

ANACNA

Il 12 giugno 2014, l'ANSV ha ricevuto in visita il neopresidente dell'ANACNA (Associazione nazionale assistenti e controllori navigazione aerea) Dott. Marcello Scala. Nel corso dell'incontro si è convenuto di rafforzare i positivi rapporti già in essere, al fine di contribuire, in un'ottica di prevenzione, al miglioramento della sicurezza del volo.

ANPAC

Dal 5 al 9 maggio 2014, a seguito di una richiesta in tale senso avanzata dall'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione commerciale), l'ANSV ha organizzato il “2° Corso ANSV investigazione incidenti aeronautici”.

Il corso, al quale ha partecipato una cinquantina di persone, ha perseguito l'obiettivo di fornire 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, anche perché ha favorito la conoscenza delle procedure e delle tecniche seguite dall'ANSV nello svolgimento delle inchieste di sicurezza.

IBAR

Il 6 novembre 2014 l'ANSV ha ricevuto in visita una delegazione dell'IBAR (Italian Board Airline Representatives), l'associazione che raggruppa 57 compagnie aeree operanti in Italia, prevalentemente straniere, guidata dal Presidente Dott. Umberto Solimeno. Durante l'incontro sono state illustrate l'attività dell'ANSV e le modalità con cui quest'ultima si interfaccia, nell'assolvimento dei propri compiti di istituto, con le compagnie aeree. Al termine dell'incontro la delegazione ha visitato i laboratori tecnici dell'ANSV, dove sono state anche fornite informazioni sulle procedure seguite per la lettura dei dati contenuti negli apparati FDR (Flight Data Recorder) e CVR (Cockpit Voice Recorder).

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

L'ANSV, anche nel 2014, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Purtroppo, a causa della gravissima criticità di organico, l'ANSV ha dovuto ridimensionare l'assiduità di partecipazione alle iniziative internazionali ed europee di interesse per la sicurezza del volo, cercando comunque di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, laddove utile per fornire, per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA⁸ 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 partecipazione, dall'11 al 13 marzo 2014, presso l'EASA⁹, al gruppo di lavoro "*Helicopter Accident Data Classification*", che ha effettuato una analisi sistematica dei dati ECCAIRS¹⁰ disponibili per l'anno 2013 relativi agli incidenti occorsi negli Stati UE ad elicotteri.
- La partecipazione, il 9 aprile 2014, presso l'EASA, al tradizionale "*Annual Coordination Meeting with the European Civil Aviation Safety Investigation Authorities*", nel corso del quale, su invito della stessa EASA, l'ANSV ha effettuato una presentazione dal titolo "*A320 MLG Door Actuator Investigations*", finalizzata ad illustrare le criticità individuate in occasione di due incidenti sostanzialmente analoghi occorsi in Italia ad Airbus 320, rispettivamente l'8 giugno ed il 29 settembre 2013.
- La partecipazione, il 14 e 15 maggio 2014, a Lucerna, all'ECAC¹¹ "*Workshop on Investigation in Extreme and Challenging Environments*", in occasione del quale l'ANSV ha offerto il proprio contributo con una relazione dal titolo "*ANSV experience in high-mountain accident investigation*".
- La partecipazione, dal 20 al 22 maggio 2014, a Montréal, al "*Loss of Control In-Flight (LOC-I) Symposium*" promosso dall'ICAO.
- La partecipazione, dal 15 al 17 settembre 2014, a Farnborough (UK), presso l'UK AAIB¹², di un funzionario ANSV, in veste di docente, al corso organizzato dall'ENCASIA

⁸ 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.

⁹ L'organizzazione e le competenze dell'EASA (European Aviation Safety Agency) sono definite dagli artt. 17 ss. del regolamento CE n. 216/2008.

¹⁰ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹¹ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

¹² L'AAIB (Air Accidents Investigation Branch) è l'organismo investigativo del Regno Unito.

denominato “*Peer Review Training*”. Gli argomenti trattati dal funzionario dell’ANSV sono stati i seguenti: “*Use of peer review data (confidentiality)*” e “*Organisation*”.

Proprio in occasione di una delle riunioni dell’ENCASIA (quella tenutasi a Bruxelles nei giorni 18-19 settembre 2014), durante la quale è stato fatto il punto sull’applicazione del regolamento UE n. 996/2010 e si è iniziato pure a discutere sulle possibili modifiche da apportare al medesimo regolamento, l’ANSV, anche alla luce di esperienze non soltanto italiane, ha auspicato l’introduzione di una norma che vieti espressamente l’utilizzazione, nell’ambito dei procedimenti giudiziari, delle relazioni d’inchiesta predisposte dalle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile, in quanto tali relazioni sono predisposte unicamente per esigenze di prevenzione.

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 2014, 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 2014, 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 umane e finanziarie 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 relatore su specifici aspetti, al “*Master universitario di secondo livello in gestione*

dell'aviazione civile”, organizzato annualmente dall’Università “La Sapienza” di Roma-Dipartimento di ingegneria meccanica e aerospaziale, congiuntamente con l’ENAC e con l’Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma.

Sul finire del 2014, l’ANSV ha contattato alcuni Ordini regionali dei giornalisti, fornendo la propria disponibilità a tenere – nell’ambito delle iniziative organizzate su base regionale per la formazione permanente dei giornalisti stessi – dei seminari finalizzati ad incrementare la cultura aeronautica e quella della sicurezza del volo. L’iniziativa è stata favorevolmente accolta ed un primo seminario è stato già organizzato a marzo 2015.

PARTE SECONDA

L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

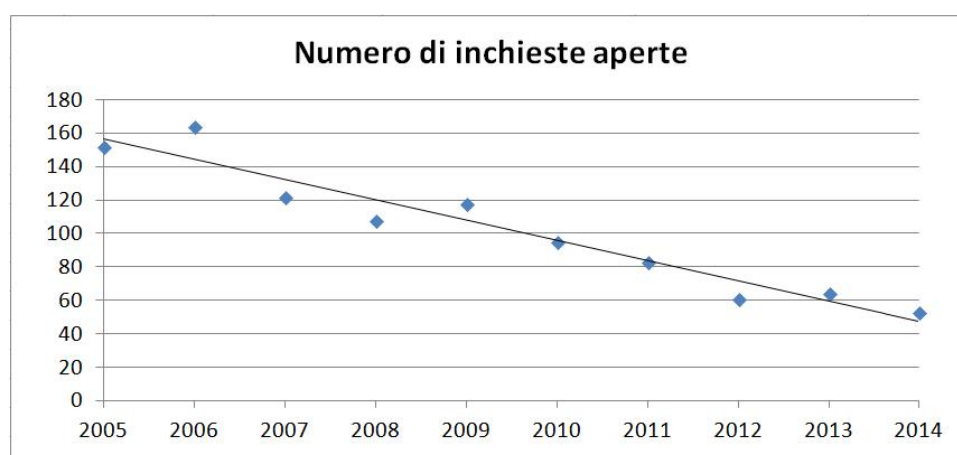
1. Dati statistici

1.1. Considerazioni introduttive

Nel 2014 sono pervenute all'ANSV 3118 segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo, cifra che è sostanzialmente in linea con quella del 2013.

Questa considerevole mole di segnalazioni è il risultato, prevalentemente, dell'attività di sensibilizzazione sempre più capillare svolta dall'ANSV nei confronti degli operatori del settore, nonché delle altre istituzioni aeronautiche, anche attraverso la sottoscrizione di appositi accordi. Come già anticipato in altre parti del presente *Rapporto informativo*, una tale mole di dati sta permettendo all'ANSV di svolgere (compatibilmente con le limitate risorse disponibili) approfondimenti su un significativo numero di eventi, che, ancorché non diano luogo alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, risultano tuttavia di interesse per lo svolgimento dell'attività di prevenzione, soprattutto nel caso di eventi che, in termini di *safety*, presentino connotati di ripetitività o particolarità, come nel caso, ad esempio, delle UPA¹³ nel 2013 e delle *runway incursion* nel 2014 (si veda, al riguardo, il successivo paragrafo 5.1.).

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 2014 sono invece sensibilmente diminuite, essendo risultate in totale 53 (64 nel 2013).



Si ritiene utile precisare, in ordine ai dati numerici riportati nel presente *Rapporto informativo* e riferiti agli anni passati, che gli stessi possono differire anche sensibilmente da quelli pubblicati nei precedenti *Rapporti*. Tale differenza può derivare sia dalla riclassificazione degli eventi effettuata in

¹³ UPA: Unauthorized Penetration of Airspace, penetrazioni non autorizzate in spazi aerei controllati.

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 ECCAIRS¹⁴ ed ICAO¹⁵.

I dati forniti nel presente *Rapporto informativo* sono dati assoluti (che comunque rimangono di estremo interesse per la sicurezza del volo), non normalizzati, per mancanza di informazioni incontrovertibili relative al numero delle ore di volo annue riguardanti tutte le tipologie di attività (peraltro va ricordato che le inchieste dell'ANSV non riguardano soltanto eventi occorsi, in Italia, ad aeromobili italiani, ma anche eventi occorsi ad aeromobili stranieri).

1.2. Segnalazioni e inchieste

Nel 2014 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3118 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo di interesse ANSV, di cui 79 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero (che hanno comportato, in 71 casi, l'apertura di una inchiesta di sicurezza da parte del competente organismo investigativo straniero).

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 53 inchieste di sicurezza ed ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 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. Delle 71 inchieste di cui sopra, 28 riguardavano eventi occorsi ad aeromobili assimilabili a quelli che, in Italia, rientrano nella categoria degli *apparecchi per il volo da diporto o sportivo* (ultraleggeri, deltaplani, ecc.).

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

	Incidenti	Inconvenienti Gravi	Totale
Inchieste ANSV	44	9	53
Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da organismi stranieri	18	12	30
Totale	62	21	83

Nello specifico, delle 53 inchieste aperte dall'ANSV:

- 33 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (25 incidenti e 8 inconvenienti gravi);
- 7 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (7 incidenti e nessun inconveniente grave);
- 13 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (12 incidenti ed 1 inconveniente grave).

¹⁴ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹⁵ ICAO: International Civil Aviation Organization.

Inchieste aperte dall'ANSV suddivise per tipologia di aeromobile

Aeromobile	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totali
Velivolo	25	8	33
Elicottero	7	-	7
Aliante	12	1	13
Totale	44	9	53

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 ritiene necessario precisare quanto segue:

- nelle operazioni di volo commerciale sono comprese le operazioni di trasporto pubblico passeggeri e merci (linea e charter), aerotaxi, Emergency Medical Service (EMS) e *off-shore*;
- il lavoro aereo (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 in Italia nel 2014

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		Tot.
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	3	5	3	-	19	3	33
Elicotteri	2	-	1	-	4	-	7
Alianti	-	-	-	-	12	1	13
	5	5	4	-	35	4	53

Incidenti ed inconvenienti gravi di interesse ANSV occorsi all'estero nel 2014*

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		Tot.
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	3	3	1	-	6	1	14
Elicotteri	6	7	1	1	-	-	15
Alianti	-	-	-	-	-	-	-
UAV**	-	-	1	-	-	-	1
	9	10	3	1	6	1	30

* In questi eventi l'ANSV ha accreditato un proprio rappresentante.

** UAV (Unmanned Aerial Vehicle) o RPA (Remotely Piloted Aircraft, aeromobile a pilotaggio remoto).

Nel 2014 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 20. La successiva tabella riporta il confronto con gli anni precedenti.

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
2011	1	15	5	21
2012	1	2	4	7
2013	0	8	0	8
2014	0	20	0	20

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

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

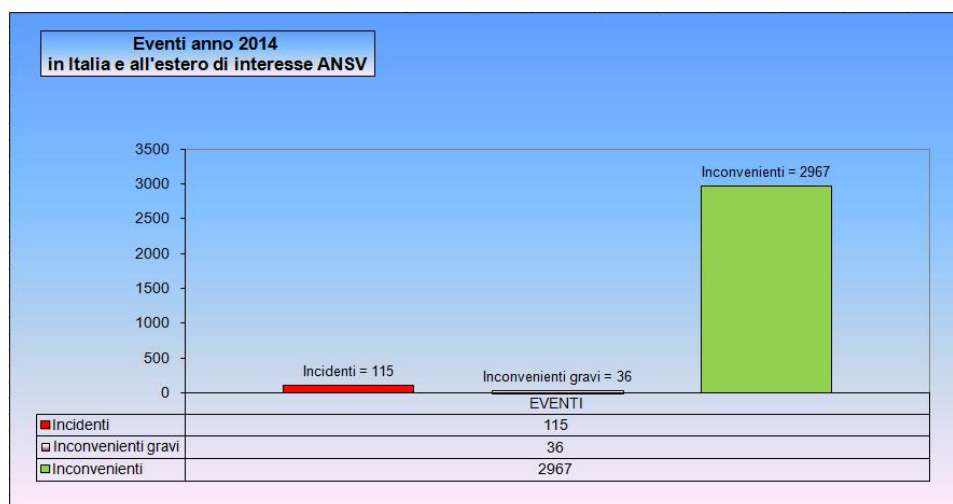
La successiva tabella riporta, invece, il numero di incidenti aerei mortali distinti per settore di attività.

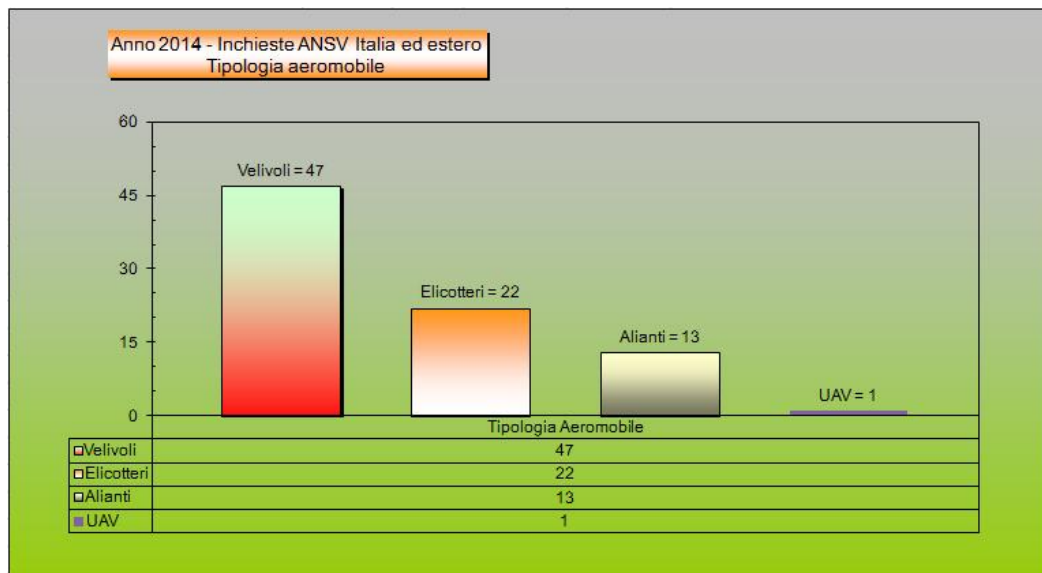
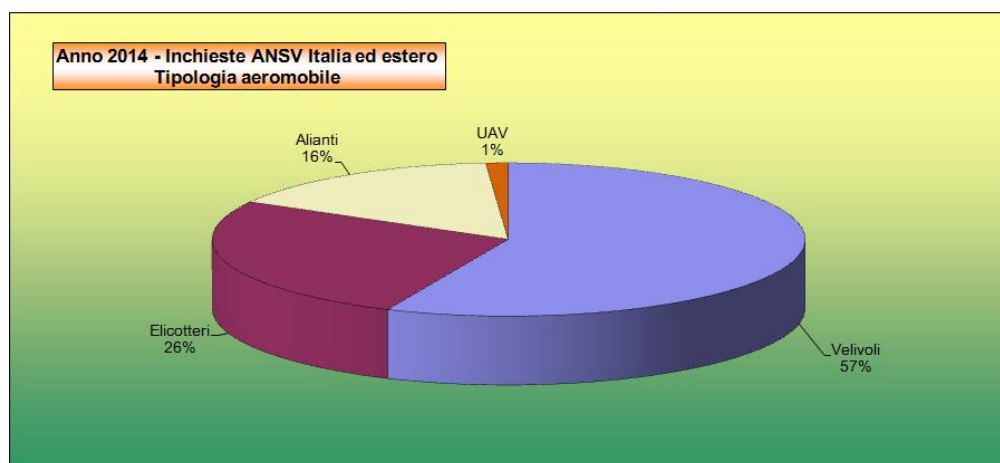
Incidenti aerei mortali per settore di attività

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	0	11
2005	3	11	1	15
2006	1	14	2	17
2007	1	10	3	14
2008	0	12	1	13
2009	2	9	1	12
2010	0	6	0	6
2011	1	9	4	14
2012	1	2	2	5
2013	0	4	0	4
2014	0	11	0	11

Dai dati su esposti emerge che nel 2014 si è registrato un sensibile incremento sia del numero di incidenti mortali (11 contro i 4 del 2013), sia del numero di persone decedute in incidenti aerei (20 contro le 8 del 2013).

Tutti gli incidenti mortali sono concentrati nell'ambito del comparto aviazione generale e più in particolare nell'ambito dell'aviazione turistico-sportiva.

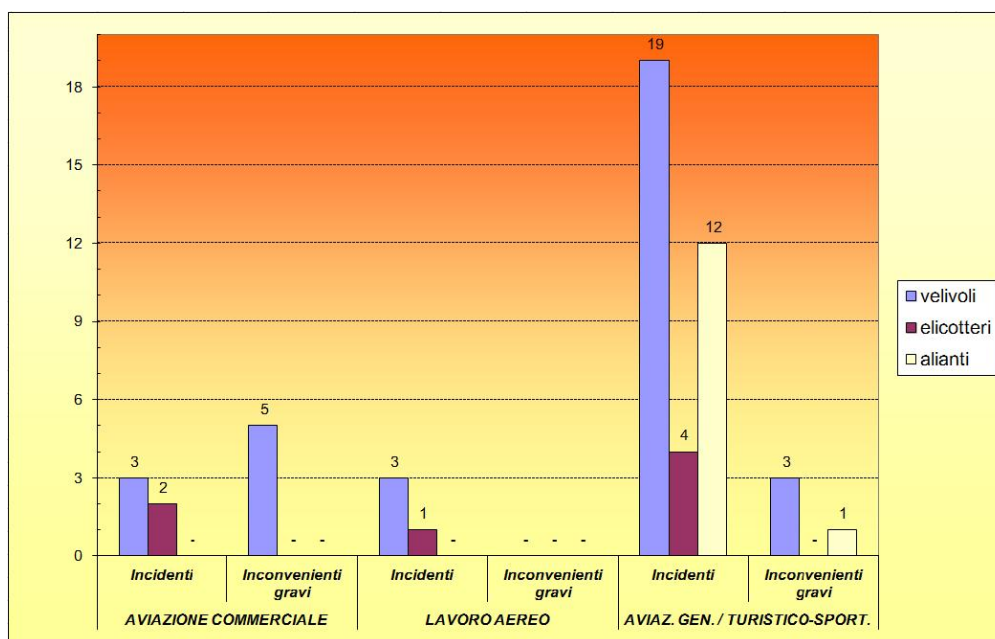
Anno 2014: eventi segnalati all'ANSV

Anno 2014: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise per tipologia di aeromobile**Anno 2014: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise, in centili, per tipologia di aeromobile**

Nel positivo contesto generale di una diminuzione del numero complessivo di inchieste aperte, i dati del 2014 continuano ad evidenziare significative criticità nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva. Anche nel 2014, infatti, il maggior numero di inchieste di sicurezza aperte dall'ANSV (prevalentemente per incidenti) ha riguardato proprio il settore in questione, dove peraltro c'è da registrare un incremento di incidenti nel comparto volo a vela (12 incidenti nel 2014 contro gli 8 del 2013).

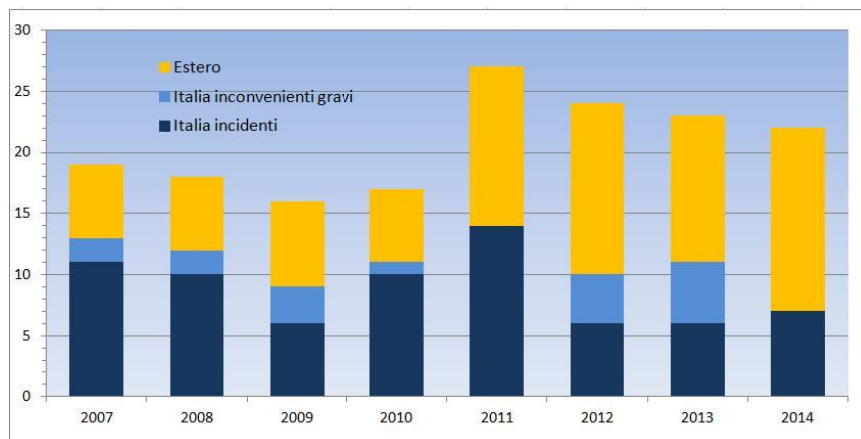
Sostanzialmente stabili gli incidenti/inconvenienti gravi relativi all'aviazione commerciale ed al lavoro aereo.

Inchieste aperte dall'ANSV nel 2014 suddivise per settore operativo

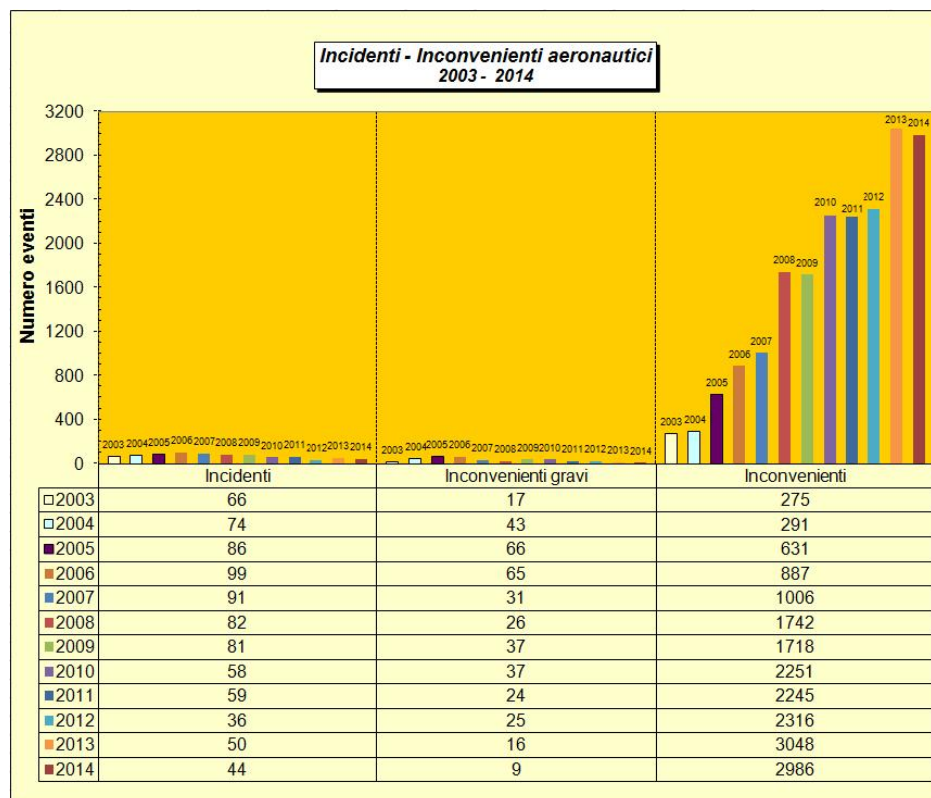


Nel 2014 si è confermato l'elevato impegno dell'ANSV nel settore elicotteristico, anche in considerazione del coinvolgimento, in eventi occorsi all'estero, di elicotteri di interesse italiano (principalmente di costruzione italiana) e per i quali l'ANSV ha accreditato propri investigatori nelle inchieste di competenza degli organismi investigativi stranieri

Distribuzione nel periodo 2007-2014 di eventi di interesse ANSV relativi al settore elicotteristico



Confronto degli eventi riportati all'ANSV (senza estero) nel periodo 2003-2014



Nel corso del 2014 l'ANSV ha completato 16 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza.

1.3. La tipologia degli eventi segnalati

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

- *Accident* (ACC);
- *Serious Incident* (SI);
- *Major Incident* (MAJ);
- *Significant Incident* (SIG);
- *Not Safety Related* (NSR);
- *Not Determined* (ND)¹⁶.

¹⁶ Con le sigle ACC e SI si identificano quegli eventi che, sulla base dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e del regolamento UE n. 996/2010, siano rispettivamente classificabili come incidenti e inconvenienti gravi.