

complessivamente 12) e su 5 unità di personale dell'Aeronautica militare in comando presso la stessa ANSV operanti con la qualifica di tecnici investigatori.

La predetta situazione, ancorché migliorata rispetto all'inizio del 2015 (sia pure provvisoriamente, non essendo il personale militare stabilmente inserito nell'organico dell'ANSV), continua tuttavia a non consentire la copertura di tutti i turni di reperibilità come per il passato, essendo necessario assicurare il rispetto dei periodi di riposo contemplati dalla normativa vigente.

Proprio per ridurre la criticità di organico nell'area investigativa, l'ANSV si è ripetutamente attivata presso le competenti Amministrazioni dello Stato per poter procedere, mediante concorso pubblico, al reclutamento di unità di personale da impiegare come tecnici investigatori. Purtroppo, la vigente normativa in materia di *turnover* non consente all'ANSV di sostituire tutto il personale cessato a vario titolo dal servizio e quindi di reintegrare e completare la dotazione organica relativa ai tecnici investigatori. Ciò non di meno, proprio a seguito delle iniziative assunte, l'ANSV è stata autorizzata, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 dicembre 2015, a:

- avviare, nel triennio 2015-2017, procedure per il reclutamento di un funzionario tecnico investigatore;
- assumere, a tempo indeterminato, un dirigente tecnico (quello già a suo tempo vincitore del relativo concorso pubblico⁹).

Resta comunque valido quanto già sottolineato nei precedenti *Rapporti informativi*, cioè la necessità di pervenire ad una rapida normalizzazione della situazione dell'ANSV, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente in materia di blocco del *turnover*;
- b) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

Non va infatti dimenticato che secondo il legislatore dell'Unione europea «Le autorità investigative per la sicurezza [in Italia appunto l'ANSV] sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.» (*considerando* n. 15 del regolamento UE n. 996/2010).

⁹ Il citato vincitore di concorso presta attualmente servizio presso un organismo UE; conseguentemente, l'ANSV è in attesa di conoscere, alla data del presente *Rapporto informativo*, se l'interessato, il 1° aprile 2016, intenda o meno prendere servizio presso la stessa ANSV.

Conseguentemente, sempre secondo lo stesso legislatore dell'Unione europea, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile deve essere «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.» (art. 4, paragrafo 6, del medesimo regolamento UE n. 996/2010).

2. I dati del *Rapporto informativo 2015*

Le informazioni, le analisi ed i dati pubblicati nel presente *Rapporto informativo* rappresentano, secondo una tradizione ormai consolidata, un significativo punto di riferimento per migliorare, in un'ottica di prevenzione degli incidenti, la conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo nel comparto dell'aviazione civile, fornendo utili elementi di riflessione e di analisi non soltanto agli addetti ai lavori (istituzioni ed operatori aeronautici), ma anche al legislatore, al mondo politico, economico, accademico, nonché agli stessi utenti del trasporto aereo.

Coerentemente con gli obiettivi perseguiti anche nel passato, e quindi in un'ottica di massima trasparenza, l'ANSV, pure nel presente *Rapporto informativo*, continua la pubblicazione in maniera articolata, dopo averli adeguatamente elaborati e catalogati, dei dati statistici relativi agli incidenti (*Accident*), agli inconvenienti gravi (*Serious Incident*) ed agli inconvenienti (*Incident*) occorsi nel campo dell'aviazione civile, così da consentire valutazioni obiettive in materia di sicurezza del volo nonché di raffronto con i dati degli anni precedenti.

Va in proposito ricordato che dal 2011 è andato a regime presso l'ANSV il nuovo sistema di classificazione degli eventi di interesse per la sicurezza del volo comunicati alla medesima, che è in linea con gli orientamenti internazionali in materia. Tale sistema è stato aggiornato e migliorato all'inizio del 2016 alla luce dell'esperienza operativa acquisita dall'ANSV.

Il suddetto sistema consente, da un lato, di standardizzare quanto più possibile l'identificazione degli eventi in ambiti omogenei e poterne quindi aggregare la raccolta su base statistica, dall'altro, di individuare, con sempre maggior precisione, gli eventi da approfondire preliminarmente per appurare se si tratti di inconvenienti o di inconvenienti gravi. Esso inoltre favorisce l'effettuazione di un'attività di studio su eventi che presentino carattere di ripetitività: proprio grazie a questo sistema l'ANSV ha potuto svolgere in questi ultimi anni una efficace attività di studio e quindi di prevenzione proattiva in relazione ad alcune problematiche di particolare interesse (*Runway Incursion*, *Unauthorized Penetration of Airspace*, interferenze dei mezzi aerei a pilotaggio remoto

con l'aviazione *manned*), con conseguente emanazione di raccomandazioni di sicurezza per la mitigazione delle citate problematiche¹⁰.

In tale contesto va evidenziato che, proprio al fine della corretta classificazione degli eventi segnalati, nel 2015 si è registrato un ulteriore sensibile incremento del numero di eventi oggetto di approfondimenti preliminari da parte dell'ANSV: nel 2014 erano stati complessivamente 206, mentre, nel 2015, 283. Dei 283 approfondimenti avviati nel 2015, circa 200 sono stati già completati, con conseguente apertura, in alcuni casi, di una inchiesta di sicurezza, sussistendo i presupposti di legge.

In particolare, i predetti eventi sono inizialmente classificati dall'ANSV come "*Inco Major*"¹¹. Le note di approfondimento redatte dagli investigatori dell'ANSV in ordine agli *Inco Major* loro assegnati, ancorché non necessariamente portino all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, rappresentano comunque un importante strumento di analisi, a fini di prevenzione, delle problematiche correlate alla sicurezza del volo. Proprio per quest'ultima ragione è intendimento dell'ANSV rendere pubbliche, in un'ottica di prevenzione, le note di approfondimento "*Inco Major*" che risultino più significative sotto il profilo della sicurezza del volo¹².

3. Profili organizzativi e finanziari

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

Personale in servizio.

A fronte di un ruolo viepiù 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 e comprendente, tra l'altro, 12 funzionari tecnici investigatori e 3 dirigenti) 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

¹⁰ Lo studio sulle interferenze dei mezzi aerei a pilotaggio remoto con l'aviazione *manned* nello spazio aereo italiano è stato completato alla fine del 2015 e le conseguenti raccomandazioni di sicurezza sono state emanate nel 2016.

¹¹ *Inco Major: Major Incident (MAJ)*.

¹² A titolo esemplificativo, alcune delle citate note di approfondimento "*Inco Major*" vengono già riportate nel presente *Rapporto informativo*.

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 2015 erano però soltanto 19. In particolare, per quanto concerne i tecnici investigatori in servizio si rimanda alle considerazioni ed ai dati forniti nel precedente paragrafo 1 (Considerazioni generali). Da ricordare, in tale contesto, che l'ANSV non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico di 30 unità di personale. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone, alla data del presente *Rapporto informativo*, neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

La criticità di organico nell'area investigativa, ancorché temporaneamente attenuata dalla presa di servizio del personale militare in comando, sta comunque continuando ad incidere sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello dell'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Purtroppo, soltanto un limitato numero di inchieste di sicurezza viene completato nel termine (ordinatorio) auspicato dalla vigente normativa in materia. Inoltre, la cessazione dal servizio di diversi tecnici investigatori (prevalentemente per il raggiungimento dei limiti di età previsti per legge) ha inevitabilmente comportato la riassegnazione delle rispettive inchieste ai tecnici investigatori in servizio, con conseguente ulteriore allungamento dei tempi di chiusura delle stesse.

Al riguardo, va ricordato che il personale tecnico investigativo in servizio presso l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali;
- procedere all'acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi segnalati, al fine di procedere alla puntuale classificazione degli stessi e verificare l'eventuale sussistenza dei presupposti di legge per procedere alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza; molti di tali approfondimenti, pur non dando successivamente luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano comunque aspetti di interesse a fini di prevenzione e possono costituire la premessa, come già precisato, per lo svolgimento, da parte dell'ANSV, di una specifica attività di studio;
- 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.

L'obiettivo prioritario dell'ANSV resta dunque quello di completare la propria dotazione organica. Non va infatti dimenticato che la possibilità di avvalersi del personale dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV è limitata nel tempo, proprio perché si tratta di una soluzione provvisoria, destinata a consentire la sopravvivenza dell'ANSV nella fase emergenziale in cui si trova, in vista dell'assunzione, previo espletamento di concorso pubblico, di personale a tempo indeterminato da inserire stabilmente nel proprio organico investigatori.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area tecnica-economica-amministrativa del personale presenta una situazione di criticità, in quanto i 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 consistenti¹³.

Situazione finanziaria.

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2015 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.466.318,00 euro (di cui 4.295.902,00 euro per spese di natura obbligatoria e 170.416,00 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2011.

L'aumento del trasferimento per spese obbligatorie, rispetto allo scorso anno, è stato effettuato, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, in relazione ai maggiori oneri da sostenere per il personale militare dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV ed ha consentito di stabilizzare un quadro di sostanziale equilibrio nel bilancio della stessa ANSV.

Sempre il 2015 si è chiuso con un avanzo di gestione pari a 253.000 euro.

Nel 2016 l'entità del trasferimento dallo Stato dovrebbe essere di poco inferiore a quella del 2015.

Resta comunque la necessità di formulare, per l'ANSV, una diversa costruzione dei tagli imposti dalle norme di contenimento della spesa delle pubbliche amministrazioni, soprattutto per le voci strettamente correlate allo svolgimento della missione istituzionale.

¹³ È paradossale e deprimente 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. Emblematico, al riguardo, è il caso delle incombenze spropositate e spesso ripetitive imposte dalla normativa in materia di trasparenza e anticorruzione, che stanno finendo per monopolizzare l'attività degli enti pubblici a danno dell'assolvimento dei compiti di istituto.

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 2015, 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.

Guardia di finanza

Nel 2015, rispettivamente il 25 marzo ed il 27 maggio, presso l'aeroporto di Pratica di Mare (Roma), la Guardia di finanza ha organizzato due seminari su problematiche inerenti la sicurezza del volo.

In un'ottica di scambio di informazioni di comune interesse in materia di sicurezza del volo, ai due seminari in questione è stata invitata, per tenere delle relazioni, anche l'ANSV, che ha affrontato le seguenti tematiche: “Problematiche investigative connesse ad incidenti occorsi ad aeromobili a pilotaggio remoto” (il 25 marzo 2015); “L'evoluzione dei registratori di volo (FDR e CVR) e decodifica dei dati” (il 27 maggio 2015).



Elicotteri del Servizio aereo della Guardia di finanza ripresi a Pratica di Mare: a sinistra un AW139, a destra un NH-500.

ANACNA

Il 13 novembre, l'ANSV e l'ANACNA (Associazione nazionale assistenti e controllori navigazione aerea) hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato a favorire, nel rispetto della normativa vigente e dei diversi ruoli, tutte le possibili sinergie per migliorare la sicurezza del volo e diffondere la *just culture*.

L'accordo prevede, in particolare, l'istituzione di un tavolo tecnico permanente, mirato ad assicurare una proficua collaborazione in materia di sicurezza del volo.

La conclusione del predetto accordo rappresenta la naturale prosecuzione di un positivo rapporto di confronto instauratosi negli ultimi anni con l'ANACNA.

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

L'ANSV, anche nel 2015, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Ancorché in criticità di organico, l'ANSV ha comunque cercato di presenziare alle iniziative europee ed internazionali di maggior interesse per la sicurezza del volo, al fine di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, per fornire, laddove utile e per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della stessa sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue:

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA¹⁴ 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 5 "Peer reviews" ed il WG 6 "Safety recommendation"¹⁵.
- La partecipazione, dal 2 al 5 febbraio 2015, a Montréal, presso l'ICAO (International Civil Aviation Organization), alla "Second High-level Safety Conference".
- La partecipazione, dal 21 al 25 settembre 2015, a Lisbona, di un funzionario ANSV, in veste di docente e *tutor*, al corso organizzato dall'ENCASIA denominato "Peer Review Training".

¹⁴ 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.

¹⁵ Il WG 2 "Inventory of best practices of investigation in Europe" ha il compito di individuare le migliori prassi investigative relative alle inchieste di sicurezza e di predisporre un elenco di tali prassi: lo scopo finale consiste nello sviluppare una metodologia comune investigativa dell'Unione europea.

Il WG 5 "Peer reviews", proprio attraverso la organizzazione di *peer reviews* presso le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile, mira ad assicurare la corretta applicazione della normativa UE: in particolare, punta a fare sì che le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile siano dotate dai rispettivi Stati membri dei mezzi necessari per adempiere alle proprie responsabilità in completa indipendenza, ricevendo a tal fine sufficienti risorse. Il WG5 organizza, nell'ambito del processo di *peer review* annuale, un corso di formazione diretto a garantire ai *reviewers* un'adeguata conoscenza della procedura e della disciplina di questo processo contenuta nel "Peer Review Handbook". Questo corso di formazione persegue anche l'obiettivo di diffondere le buone/migliori pratiche, armonizzando le procedure delle medesime autorità investigative. Si segnala in questa sede che l'ANSV ha dato la propria disponibilità ad essere sottoposta a *peer review* nel corso del 2016.

Il WG 6 "Safety recommendation" ha, in particolare, i seguenti compiti: 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.

Gli argomenti trattati dal funzionario dell'ANSV sono stati i seguenti: “Use of peer review data (confidentiality)” e “Organisation”.

- La partecipazione, l'1 ottobre 2015, a Bruxelles, alla *high level conference* “Saving lives with safety information – The impact of implementing a Just Culture in aviation”, organizzata dalla Commissione europea;
- La partecipazione, il 20 ottobre 2015, a Colonia, presso l'EASA, allo “International Workshop on Voluntary Reporting System”;
- La partecipazione, il 26 e 27 ottobre 2015, a Bruxelles, al “18th ECCAIRS Steering Committee Meeting”¹⁶;
- La partecipazione, il 3 e 4 novembre 2015, a Budapest, al “Forty-Third Meeting of the Group of Experts on Air Accident and Incident Investigation”, organizzato dall'ECAC¹⁷.



Partecipanti, tra cui due funzionari dell'ANSV, al “Forty-Third Meeting of the Group of Experts on Air Accident and Incident Investigation”, organizzato dall'ECAC.

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.

¹⁶ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹⁷ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

Anche nel 2015, 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 il 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 2015, 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.

Nel segno della propria politica finalizzata a contribuire allo sviluppo della cultura aeronautica, l'ANSV, il 12 marzo 2015, a Mestre, ha tenuto il seminario dal titolo "L'incidente aeronautico e i mass media: l'esperienza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo", organizzato insieme all'Ordine dei giornalisti del Veneto ed alla Scuola di giornalismo "Dino Buzzati". All'evento in questione, inquadrato nella formazione professionale continua dei giornalisti, ha partecipato un centinaio di giornalisti della Regione.

Inoltre, sempre nell'ambito della formazione professionale continua dei giornalisti, l'ANSV è stata coinvolta in un incontro organizzato a Roma, il 14 ottobre 2015, da un ente terzo formatore accreditato presso l'Ordine nazionale dei giornalisti, dal titolo "Incidente aereo, dall'evento alla cronaca".

Entrambe le predette iniziative non hanno comportato oneri finanziari per i partecipanti.

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.

PARTE SECONDA

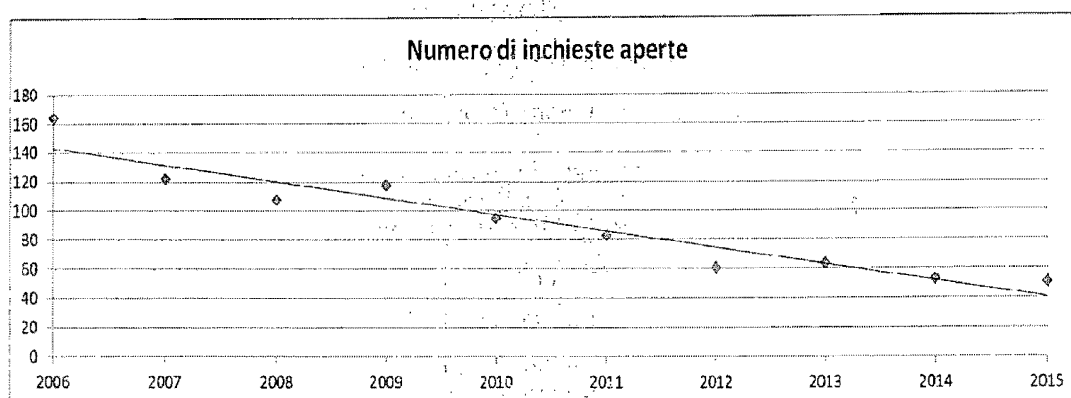
L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

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 2015, nel numero di 3553, è risultato ulteriormente in aumento rispetto a quanto già registrato nell'ultimo anno (3118 nel 2014), confermando così una costante crescita della sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo. L'incremento delle segnalazioni è stato senza dubbio anche favorito dagli accordi preliminari *ex art.* 12 del regolamento UE n. 996/2010 sottoscritti dall'ANSV rispettivamente con l'ENAC e con l'ENAV SpA (al riguardo si rimanda al paragrafo 2 della *Premessa*).

A fronte di ciò, il numero delle inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2015 è invece rimasto pressoché invariato rispetto a quello dell'anno precedente, fermandosi a 52 (53 aperte nell'anno 2014, 64 aperte 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* e sono suscettibili a loro volta di variazioni anche in seguito alla pubblicazione del *Rapporto*. 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 ECCAIRS¹⁸ ed ICAO¹⁹.

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

¹⁸ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

¹⁹ ICAO: International Civil Aviation Organization.

incontrovertibili relative al numero di ore di volo annue o di movimenti 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

Come già anticipato, nel 2015 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3553 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, comprese quelle riguardanti eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (per aeromobili di interesse nazionale si intendono quelli immatricolati in Italia, quelli di progettazione/costruzione italiana e quelli eserciti da operatori italiani).

A fronte del suddetto numero complessivo di segnalazioni, l'ANSV ha aperto 52 inchieste di sicurezza per incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia²⁰ ed ha accreditato propri investigatori in 20 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale.

Di seguito si riporta la relativa tabella riepilogativa:

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

	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totale
Inchieste ANSV	34	18	52
Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da organismi stranieri	13	7	20
Totale	47	25	72

Nello specifico, con riferimento alle 52 inchieste aperte dall'ANSV (34 per incidenti e 18 per inconvenienti gravi), si rappresenta che:

- 37 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (20 incidenti e 17 inconvenienti gravi);
- 8 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (7 incidenti e 1 inconveniente grave);
- 5 inchieste riguardano incidenti in cui sono stati coinvolti alianti o motoalianti;
- una inchiesta riguarda un incidente occorso ad una mongolfiera;

²⁰ Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 7 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, che hanno visto coinvolti aeromobili storici, aeromobili autocostruiti ed aeromobili a pilotaggio remoto (APR) con massa operativa non superiore a 150 kg, l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

- una inchiesta riguarda un incidente occorso ad un convertiplano.

Di seguito si riporta la tabella con la suddivisione delle inchieste per tipologia di aeromobile coinvolto.

Inchieste aperte dall'ANSV suddivise per tipologia di aeromobile

Tipologia aeromobile	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totali
Velivoli	20	17	37
Elicotteri	7	1	8
Alianti/Motoalianti	5	0	5
Mongolfiere	1	0	1
Convertiplani	1	0	1
Totale	34	18	52

La successiva tabella riporta la suddivisione degli eventi oggetto di inchiesta per tipologia di aeromobile e di operazione di volo.

Per quanto concerne le operazioni di volo, ancorché oggi la normativa UE si limiti sostanzialmente a distinguere soltanto tra operazioni di “trasporto aereo commerciale” ed operazioni di “trasporto aereo non commerciale”, è parso opportuno continuare a mantenere, anche nel presente *Rapporto informativo*, la ripartizione utilizzata in quelli precedenti, al fine di rendere più agevole e diretta la comprensione dei dati numerici riportati.

Proprio al fine di una migliore comprensione dei citati dati numerici, si ritiene utile 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 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;
- l'aviazione generale comprende l'attività delle scuole di volo, quella turistico-sportiva, il traino alianti ed attività varie, come, ad esempio, voli prova e sperimentali, voli dimostrativi e quelli svolti nell'ambito di competizioni o manifestazioni aeree.

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi in Italia nel 2015 che hanno dato luogo ad apertura di inchiesta

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		Tot.
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	1	12	1	0	18	5	37
Elicotteri	2	0	4	1	1	0	8
Alianti/Motoal.	0	0	0	0	5	0	5
Mongolfiere	0	0	0	0	1	0	1
Convertiplani	0	0	0	0	1	0	1
	3	12	5	1	26	5	52

Nel 2015 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 13²¹. La successiva tabella riporta il confronto con gli anni precedenti.

Vittime di incidenti aerei occorsi in Italia (2001-2015)

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
2015	0	10	3	13

* 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.

²¹ Tale cifra comprende le persone decedute in tutti gli incidenti aerei occorsi in Italia nel 2015, fatta eccezione per quelle decedute in incidenti occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo (al riguardo, si rimanda al relativo paragrafo del presente *Rapporto informativo*).

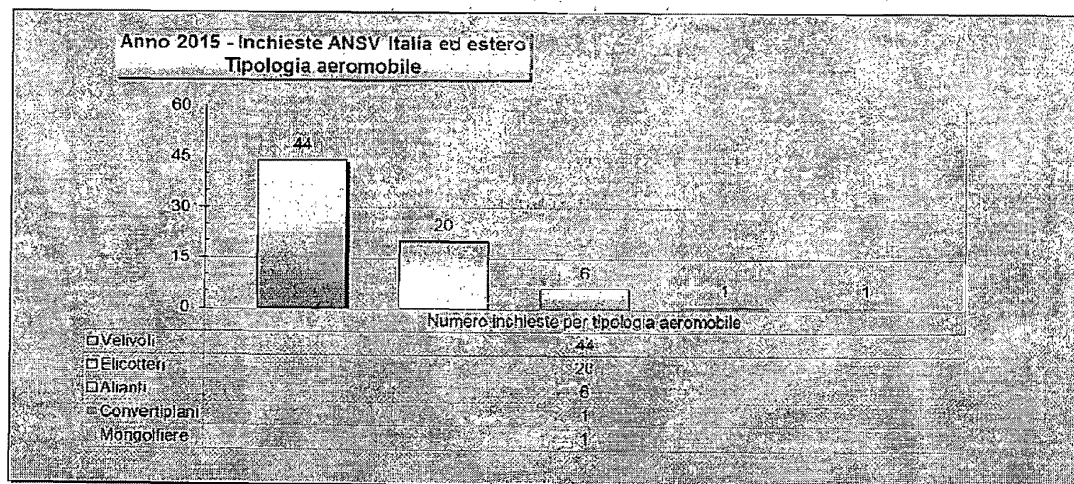
Incidenti aerei mortali per settore di attività (2001-2015)

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
2015	0	7	1	8

Dai dati su esposti emerge che nel 2015 si è registrata una diminuzione sia del numero di incidenti aerei mortali (8 contro gli 11 del 2014), sia del numero delle persone decedute in incidenti aerei (13 deceduti contro le 20 del 2014).

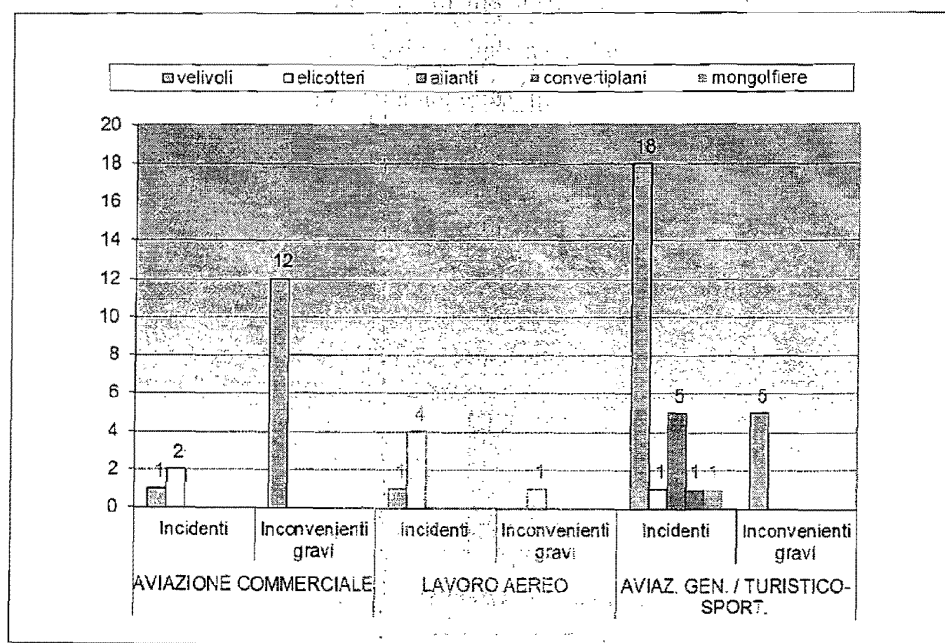
Gli incidenti mortali sono principalmente concentrati, come nel passato, nell'ambito del comparto aviazione generale, in particolar modo nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva.

Anno 2015: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise per tipologia di aeromobile



Nel positivo contesto generale di una riduzione del numero complessivo delle inchieste aperte, i dati del 2015 continuano ad evidenziare significative criticità nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva. Anche nel 2015, infatti, il maggior numero di inchieste aperte dall'ANSV (prevalentemente per incidenti) ha riguardato proprio il settore in questione.

Inchieste aperte dall'ANSV nel 2015 suddivise per settore operativo



Come per il passato, il coinvolgimento complessivo dell'ANSV nel settore elicotteristico si è mantenuto elevato; significativo il numero di inchieste per eventi (incidenti/inconvenienti gravi) occorsi all'estero ad elicotteri di costruzione italiana nelle quali l'ANSV ha accreditato propri investigatori, anche in considerazione della notevole diffusione nel mondo del prodotto italiano.

Distribuzione nel periodo 2007-2015 di eventi di interesse ANSV relativi al settore elicotteristico

