

PARTE SECONDA

L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

1. Considerazioni preliminari.

Con riferimento ai dati forniti, va preliminarmente precisato che l'Agenzia continua ad incontrare dei problemi nel circuito della comunicazione degli eventi relativi alla sicurezza del volo (compresi gli incidenti e gli inconvenienti gravi), che non sempre le vengono comunicati dai soggetti istituzionali a ciò preposti per legge o le vengono comunicati con grande ritardo, mettendo conseguentemente a rischio il regolare ed efficace svolgimento delle inchieste di sua competenza.

I dati di seguito forniti, pertanto, non si possono considerare completamente rappresentativi della realtà italiana, proprio perché un considerevole numero di eventi non vengono portati a conoscenza dell'Agenzia medesima.

I dati forniti, inoltre, non sono confrontabili con quelli degli anni precedenti (l'Agenzia dispone soltanto di dati molto parziali relativi al secondo semestre 2000) perché i dati storici richiesti alle autorità aeronautiche interpellate non sono mai pervenuti all'Agenzia.

Le ragioni per le quali il circuito della comunicazione presenta dei problemi sono sostanzialmente riconducibili, da un lato, al fatto che il personale delle istituzioni preposte per legge a segnalare all'Agenzia gli eventi interessanti la sicurezza del volo non pare essere stato adeguatamente e compiutamente sensibilizzato in tal senso, dall'altro, al fatto che in alcuni settori del comparto aviazione civile stenta a farsi strada, a livello di operatori, la propensione a segnalare compiutamente e tempestivamente gli eventi alle autorità dell'aviazione civile.

A ciò si aggiunga il fatto che alcune compagnie aeree italiane, anche di primaria importanza, hanno dato disposizione ai loro piloti — diversamente da quanto previsto dalla normativa ICAO in materia e senza alcuna autorizzazione in tal senso da parte dell'ENAC — di compilare propri modelli di segnalazione di eventi relativi alla sicurezza del volo (Air Safety Report), persino al posto di quelli richiesti esplicitamente dalla stessa normativa internazionale (tra cui l'ATIRF — Air Traffic Incident Report Form), generando così confusione e carenze nella comunicazione degli eventi medesimi alle autorità aeronautiche.

Da qui l'esigenza, già segnalata dall'Agenzia in occasione di alcune audizioni parlamentari, di modificare il titolo VIII del libro I, parte II del codice della navigazione (artt. 828 e 829), prevedendo anche a carico di altri soggetti (*in primis* comandante dell'aeromobile interessato dall'evento ed esercente dell'aeromobile) l'obbligo di comunicazione all'Agenzia degli eventi interessanti la sicurezza del volo, nonché l'introduzione di specifiche sanzioni nel caso di omessa o tardiva denuncia dell'evento stesso (in tal senso si veda, ad esempio, la *loi* n. 99-243 del 29 marzo

1999 che ha recepito in Francia la citata direttiva comunitaria 94/56/CE, la quale prevede precise sanzioni nel caso di omessa denuncia degli eventi nonché nel caso di mancata trasmissione all'autorità investigativa delle informazioni richieste).

In ordine alla problematica dei dati pare altresì opportuno ricordare che la nuova frontiera della sicurezza del volo — concetto affermatosi da tempo con risultati apprezzabili negli USA, Canada e Australia — vede l'azione degli enti tecnici investigativi non più limitata alla sola analisi degli incidenti aeronautici per ricavarne indicazioni di maggiore affidabilità del sistema, ma allargata alla scoperta anche dei fattori causali che hanno determinato gli inconvenienti gravi (mancati incidenti) ed i semplici inconvenienti. In tal senso, anche a livello comunitario, si sta predisponendo una direttiva per la segnalazione e l'investigazione di tutte le tipologie di eventi.

E' infatti ormai convinzione generalizzata che per una valida azione di sicurezza proattiva (o di prevenzione) sia indispensabile conoscere quanti più eventi possibile per il loro approfondimento, l'identificazione dei fattori causali che li hanno provocati, la definizione delle iniziative correttive conseguenti e la successiva disseminazione anonimizzata dell'esperienza così acquisita a tutti gli operatori del settore.

Si ritiene pertanto che l'Agenzia, ancor prima che ciò diventi obbligatorio in forza della citata emananda direttiva europea, debba avere accesso a tutte le informazioni disponibili per poterle utilizzare convenientemente — nel rispetto del proprio ruolo di istituzione indipendente e terza - a favore di tutti gli operatori del settore.

In tale contesto va anche segnalato che per una migliore azione a fini di prevenzione l'Agenzia ha messo a punto un progetto di "Rapporti volontari" relativi agli eventi anomali che si verificano nel campo dell'aviazione civile, in linea con le indicazioni provenienti dal consesso internazionale; un'iniziativa che l'Agenzia è pronta a proporre a tutti gli operatori del settore, ma che per essere attivata necessita dell'intervento del legislatore, al quale l'Agenzia si dichiara disponibile a fornire il necessario supporto tecnico.

2. Le aree di criticità.

Ciò che è emerso e continua ad emergere nell'espletamento dei compiti di istituto assegnati all'Agenzia conferma quanto ripetutamente rappresentato dall'Agenzia stessa nei suoi Rapporti al Parlamento e nel corso delle ripetute audizioni tenutesi innanzi alla IX Commissione della Camera dei Deputati.

Le stesse evidenze che stanno emergendo nell'ambito dell'inchiesta in corso relativa all'incidente di Milano Linate confermano le carenze nel sistema aviazione civile già segnalate a

suo tempo dall'Agenzia nelle sedi sopra citate al fine dell'adozione delle opportune iniziative di tipo normativo, tecnico ed organizzativo.

In particolare, senza tornare sul problema delle carenze nel circuito della comunicazione degli eventi all'Agenzia, riteniamo doveroso soffermarci su alcune aree di criticità.

2.1. Aeroporti.

Per quanto concerne gli aeroporti, va segnalato che in diversi aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile permangono difformità di comportamento e di interpretazione delle disposizioni in vigore da parte dei Direttori di aeroporto, che generano confusione tra gli operatori del settore.

Inoltre — come già rappresentato dall'Agenzia nel Rapporto relativo all'anno 2000 trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri nel marzo 2001 — continuano a non risultare ben definite le suddivisioni di competenze e responsabilità in materia di sicurezza del volo tra Direzioni di aeroporto (ENAC) e gestori aeroportuali (ancora differenziati in società con gestione totale, parziale, provvisoria), a scapito di una efficace attività di prevenzione. Situazione, quest'ultima, che ha trovato ulteriore conferma all'indomani dell'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001.

Da segnalare anche le carenze, la non standardizzazione o il mancato aggiornamento dei piani di emergenza aeroportuali. Come pure — sulla base di alcune inchieste in corso o in via di chiusura — la generale inadeguatezza della segnaletica orizzontale e verticale degli aeroporti italiani rispetto agli standard previsti a livello internazionale, nonché la carente manutenzione della segnaletica stessa e della pavimentazione dei piazzali e delle vie di rullaggio.

Un altro aspetto rilevato dall'Agenzia riguarda la non sempre ottimale formazione impartita al personale — spesso stagionale — preposto ad alcuni delicati servizi aeroportuali di assistenza a terra (*ground handling*), che più di altri hanno dirette connessioni con la sicurezza del volo. Tale situazione, se non migliorata, potrebbe finire per avere ricadute negative sulla sicurezza del volo, tenuto anche conto del probabile ampliamento delle competenze dei gestori aeroportuali nonché dell'aumento del numero dei fornitori terzi dei suddetti servizi di *ground handling*.

In sostanza, alla luce delle osservazioni sopra rappresentate, la situazione aeroportuale italiana rilevata dall'Agenzia non è ottimale, presentando un generalizzato stato di arretratezza rispetto alle corrispondenti realtà straniere.

2.2. Sistema di controllo del traffico aereo.

Come noto, gli eventi riconducibili al servizio di controllo e assistenza del traffico aereo sono prevalentemente attribuibili a fattori causali umani.

Tali indicazioni scaturiscono anche dalle inchieste concluse ed in corso di svolgimento da parte dell'Agenzia in merito ad episodi riguardanti la circolazione aerea, con la necessità di una sensibilizzazione costante dei responsabili del servizio perché assicurino accurate formazioni basiche del personale operativo che — a somiglianza di quanto avviene per il personale di volo delle compagnie aeree — sarebbe auspicabile venisse sottoposto ad aggiornamenti, riqualificazioni e controlli periodici.

Da rilevare l'uso frequente nelle comunicazioni terra-bordo-terra di fraseologie operative non standard e non in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale. Come pure va segnalato l'uso non generalizzato nelle stesse conversazioni radio terra-bordo-terra, da parte di controllori del traffico aereo e di piloti di non poche imprese nazionali di navigazione aerea, della fraseologia standard in lingua inglese a favore di quella in lingua italiana.

In tale contesto l'Agenzia sta continuando a prestare grande attenzione al problema degli *airprox* (ossia a quegli eventi in cui ci sia stata una erosione delle separazioni minime tra aeromobili in volo) ed a quello delle *runway incursion* (occupazione indebita di pista, di cui l'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001 rappresenta il caso più significativo).

Per quanto concerne gli *airprox*, è stato attivato un gruppo di lavoro congiunto ENAV-ANSV per una analisi preliminare, su base periodica, di quelli portati a conoscenza dell'Agenzia, strumentale all'accertamento dell'esistenza dei presupposti oggettivi per procedere all'apertura o meno di una inchiesta formale; mentre, per quanto concerne il problema della *runway incursion*, è stato istituito, all'indomani di un evento occorso sull'aeroporto di Milano Malpensa, un apposito dossier finalizzato a monitorare il fenomeno ed a ricercare delle soluzioni in un'ottica di prevenzione. L'obiettivo comune di queste due iniziative consiste nel riuscire a ricostruire il quadro esatto della situazione, acquisendo il maggior numero possibile di informazioni in materia, così da disporre di dati certi e completi, confrontabili con quelli di altri Paesi sulla base di classificazioni compatibili.

2.3. Aviazione turistico-sportiva.

Questo comparto rappresenta a livello nazionale una delle aree più critiche sotto il profilo dell'incidentistica, come testimoniano i dati riportati.

Le inchieste in corso e quelle concluse nonché l'attività di studio condotta dall'Agenzia mettono in evidenza che la maggioranza degli incidenti registrati è riconducibile al fattore umano. In particolare, si riscontrano carenze non soltanto nei piloti (che spesso non hanno una adeguata preparazione di base e tendono a sottovalutare alcuni aspetti correlati al volo, come ad esempio il fattore meteorologico, la corretta pianificazione del volo stesso ed i controlli previsti dal manuale di

volo dell'aeromobile), ma anche nella organizzazione a terra, dove frequentemente non sono presenti adeguate professionalità e dove spesso la scarsità delle risorse economiche da destinare alla sicurezza del volo finisce per incidere sui livelli di quest'ultima.

2.4. Comparto elicotteri.

Insieme a quello testé citato rappresenta uno dei segmenti dell'aviazione civile ove maggiore è il livello di incidentistica (soprattutto in relazione all'espletamento del lavoro aereo) ed i dati confermano le criticità ivi esistenti.

Criticità che sono riconducibili sia a carenze nella formazione e nell'addestramento dei piloti, sia agli aspetti tecnici, manutentivi, organizzativi e normativi (soprattutto per quanto concerne alcune tipologie di impiego degli elicotteri).

Peraltro pare opportuno ribadire in questa sede — stante l'elevato numero di incidenti dovuti ad impatto con cavi aerei — la necessità, già manifestata in occasione di alcune audizioni parlamentari, di un intervento urgente del legislatore per sanare le lacune presenti nel nostro ordinamento in ordine al problema testé rappresentato.

2.5. Aviazione commerciale.

In tale comparto, nonostante gli incidenti occorsi a Roma Fiumicino ad un velivolo di linea e a Milano Linate a due velivoli (uno dei quali operante un volo di linea), resta preponderante il numero degli inconvenienti gravi, prevalentemente rappresentati da problemi di carattere tecnico-manutentivo.

3. Attività istituzionale.

Le considerazioni appena fatte rappresentano il risultato dell'attività istituzionale svolta dall'Agenzia.

Di seguito si riportano i dati in possesso dell'Agenzia, che consentono di fornire un quadro preciso del lavoro svolto dall'Agenzia medesima.

3.1. Inchieste.

Dal 1° gennaio 2001 al 31 dicembre 2001 l'Agenzia è venuta complessivamente a conoscenza di 385 eventi riguardanti la sicurezza del volo. Nello stesso periodo essa ha aperto 106 inchieste tecniche per eventi classificati come incidenti o come inconvenienti gravi (mancati incidenti).

Gli eventi non classificati come incidenti o come inconvenienti gravi, ma come inconvenienti, sono confluiti nella banca dati dell'Agenzia a fini statistici e di ricerca.

Delle 106 inchieste aperte nel solo 2001, 65 riguardano incidenti, mentre le restanti 41 riguardano inconvenienti gravi.

In particolare, scendendo nell'esame analitico delle inchieste citate, va evidenziato che 40 riguardano velivoli del comparto aviazione commerciale/lavoro aereo (4 incidenti e 36 inconvenienti gravi), 53 riguardano aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva (48 incidenti e 5 inconvenienti gravi) e 13 aeromobili del segmento ala rotante (elicotteri, comparto nel quale si sono registrati solo incidenti).

In particolare va altresì segnalato che delle 106 inchieste, 9 riguardano eventi classificati come *airprox* (su un'altra ventina di eventi analoghi venuti a conoscenza dell'Agenzia è in corso l'acquisizione delle informazioni necessarie al fine della loro classificazione).

Relativamente al comparto dell'aviazione turistico-sportiva va segnalato che, delle 48 inchieste per incidenti, 10 riguardano alianti.

Sempre nel 2001 sono state chiuse le inchieste relative ad una ventina di eventi, alle quali è stata data la pubblicità prevista dal decreto legislativo n. 66/1999.

In particolare, sono state chiuse le inchieste relative ai seguenti eventi:

a) incidenti

- Siai Marchetti S.205-20/R, marche I-IBAG, aeroporto di Roma Urbe, 29.11.2000;
- Cessna F172M, marche I-CCAQ, aeroporto di Asiago, 1.4.2001;
- AS350B3, marche I-AMVG, Colfosco di Corvara (BZ), 9.2.2001;
- Robin DR 400/180, marche I-LGET, fuori campo presso Alessandria, 14.1.2001;
- Robin DR 400/180R, marche I-ITBC, aviosuperficie Alfina (VT), 8.6.2001;
- Schweizer (Hughes) H-269C (NH-300), marche I-PIGA, località Cascina Ciocchetti (AL), 24.5.2001;
- Robin DR 250/160, marche G-BCGG, Monte Tobbio (AL), 3.6.2001;

b) inconvenienti gravi

- *airprox* tra volo AZA 1850 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 13.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1766 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 14.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1851 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 14.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1809 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 14.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1794 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 15.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1798 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 15.12.2000;
- *airprox* tra volo AEL 622 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 15.12.2000;

- *airprox* tra volo ISS 698 e aa/mm militari statunitensi, area Ponza-Palermo, 15.12.2000;
- *airprox* tra volo AZA 1122 e volo AZA 1752, presso CMP VOR, 22.1.2001;
- Socata TB9, marche I-IAGV, aeroporto di Vicenza, 19.11.2000;
- *runway incursion* B737 marche SU-GBH (volo Egyptair 3008) e B777 marche EI-CRS (volo Air Europe 7924), aeroporto di Milano Malpensa, 13.8.2001;
- Fokker F27, volo MNL 6492, aeroporto di Treviso S. Angelo, 18.1.2001 (evento declassato, a seguito accertamenti, da inconveniente grave a inconveniente, con relativa archiviazione);
- Dornier 328, marche D-CHIC, aeroporto Roma Fiumicino, 9.4.2001 (evento declassato, a seguito accertamenti, da inconveniente grave a inconveniente, con relativa archiviazione).

A seguito delle inchieste concluse sono state diramate alle autorità aeronautiche preposte alla regolamentazione, organizzazione e gestione del sistema aviazione civile (ENAC, ENAV ed Aero Club d'Italia) 31 raccomandazioni di sicurezza a fini di prevenzione.

Nel caso di alcune inchieste l'Agenzia ha inviato all'ENAC, prima ancora della formale chiusura delle inchieste stesse, 9 messaggi di allerta per evidenziare carenze presenti nel sistema e suggerire l'adozione urgente di provvedimenti ritenuti significativi al fine di evitare il ripetersi di eventi negativi.

Così, ad esempio, alcuni giorni dopo l'accadimento dell'evento sono stati inviati messaggi di allerta in occasione dell'incidente occorso a luglio ad un velivolo MD-80 della società Alitalia Team (marche I-DACR) atterrato a Roma Fiumicino con il carrello anteriore retratto, della mancata collisione in pista occorsa ad agosto a due velivoli commerciali sull'aeroporto di Milano Malpensa (voli Egyptair 3008 ed Air Europe 7924) e dell'incidente occorso ad ottobre sull'aeroporto di Milano Linate ad un velivolo della compagnia aerea SAS e ad un bireattore d'affari tedesco.

Molti dei suddetti messaggi di allerta diramati dall'Agenzia a fini di prevenzione sono stati diffusi pur in presenza di parallele inchieste penali avviate dall'Autorità giudiziaria, la quale si sta dimostrando sensibile verso le esigenze di prevenzione rappresentate dall'Agenzia.

Le raccomandazioni di sicurezza ed i messaggi di allerta emanati sono allegati al presente Rapporto informativo. V'è da sottolineare che non a tutti i messaggi di allerta e raccomandazioni di sicurezza emanati dall'Agenzia è stato dato puntuale riscontro da parte delle autorità aeronautiche destinatarie.

Da segnalare, per importanza, il puntuale riscontro dato dall'ENAV ad una delle raccomandazioni di sicurezza emanate dall'Agenzia a conclusione delle inchieste relative agli *airprox* verificatisi tra il 13 e il 15 dicembre 2000 nell'area Ponza-Palermo, che hanno interessato velivoli dell'aviazione commerciale italiana e velivoli militari della US Navy. In particolare, in data 15 febbraio 2002, l'ENAV ha portato a conoscenza dell'Agenzia che "per quanto attiene le

esercitazioni aeree della VI flotta, l'autorità statunitense invierà un ufficiale di collegamento presso il Centro di Controllo Regionale interessato, al fine di migliorare il coordinamento dei voli e prevenire potenziali conflitti di traffico."

3.2. Incidente occorso l'8.10.2001 sull'aeroporto di Milano Linate.

L'incidente occorso sull'aeroporto di Milano Linate l'8 ottobre 2001 con le sue 118 vittime è il più grave verificatosi nel settore dell'aviazione civile italiana (il precedente era quello occorso il 5 maggio 1972 al DC-8 dell'Alitalia marche I-DIWB, che aveva impattato contro le pendici di Montagnalonga, nell'entroterra palermitano, causando la morte di tutti i suoi 115 occupanti) ed il secondo per gravità di quel tipo, nel mondo, essendo preceduto soltanto dall'incidente del 27 marzo 1977 a Tenerife, quando, a seguito di una collisione al suolo tra due B747, perirono 583 persone.

Evidente e immediata è stata la mobilitazione dell'intero organico dell'Agenzia, titolare dell'inchiesta tecnica.

La magnitudine dell'evento (classificato nella terminologia internazionale come *major accident*) e la necessità di adempiere a quanto previsto dalla normativa ICAO hanno obbligato l'Agenzia a riprogrammare l'intera attività investigativa in corso, posticipando la conclusione di talune inchieste giudicate meno significative ai fini della sicurezza preventiva o di altre relative ad incidenti verificatisi a seguito di eventi ritenuti difficilmente ripetibili.

Senza voler entrare in merito ai riscontri tecnici specifici già appurati o in corso di approfondimento da parte del team investigativo, con il quale collaborano, come previsto dall'Annesso 13 ICAO, i membri accreditati di tutti gli Stati interessati (Danimarca, Norvegia, Svezia, Germania e USA con al seguito i propri consulenti comprendenti esperti della SAS, della Boeing e della Cessna), va comunque rilevato che l'incidente in questione ha evidenziato sin dall'inizio dell'inchiesta una serie non secondaria di deficienze e difformità operative importanti rispetto a quanto previsto dalla normativa internazionale.

Anche se taluni di tali aspetti negativi erano già stati segnalati a suo tempo dall'Agenzia (vedi Rapporto preliminare e Rapporto informativo annuale presentati dall'Agenzia alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed al Parlamento, rispettivamente nel settembre 2000 e nel marzo 2001) l'incidente ha evidenziato ulteriori e gravi problemi interorganizzativi fra i diversi Enti titolati ad operare in campo aeroportuale, tali da ritardare adeguamenti tecnologici importanti, nonché produrre criticità strutturali ed assenza di coordinamento sul piano operativo.

L'Agenzia ha inoltrato all'ICAO e agli Stati interessati il "Rapporto preliminare" previsto dall'Annesso 13 ed un successivo *Interim Report* (relazione intermedia), in allegato al presente Rapporto informativo, cui seguirà, probabilmente, un secondo *Interim Report* prima della

deliberazione della relazione finale d'inchiesta, comprensiva delle opportune raccomandazioni di sicurezza, che andranno ad aggiungersi ai messaggi di allerta già inviati.

3.3. Rapporti con l'Autorità giudiziaria.

Va preliminarmente ricordato che il decreto legislativo n. 66/1999 istitutivo dell'Agenzia impone a quest'ultima non soltanto di collaborare — ove richiesto — con l'Autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste correlate a fatti aeronautici (art. 3, comma 3, lettera b), ma anche di attivare ogni procedura diretta a garantire la collaborazione con la stessa Autorità giudiziaria al fine di assicurare lo svolgimento dell'inchiesta tecnica (art. 9, comma 3). Tali previsioni sono in linea con quelle contemplate dall'Annesso 13 ICAO e dalla direttiva comunitaria 94/56/CE, che pur sottolineando che l'inchiesta tecnica mira all'accertamento delle cause e non delle responsabilità, auspicano tuttavia l'attivazione di iniziative per assicurare la collaborazione tra investigatore tecnico ed Autorità giudiziaria.

Va precisato che attualmente in una sola inchiesta sulle 106 aperte nel 2001 (quella relativa all'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001) — in deroga ad un orientamento generale dell'Agenzia — un suo investigatore riveste anche il ruolo di consulente tecnico del pubblico ministero incaricato dell'inchiesta penale, in quanto l'Autorità giudiziaria — a seguito dei primi accertamenti condotti dall'Agenzia stessa e stante il fatto che l'incidente vede la partecipazione di cinque Stati stranieri — ha chiesto all'Agenzia medesima di potersi avvalere, appunto in veste di consulente, del medesimo investigatore incaricato dell'inchiesta tecnica. Ciò non soltanto è in linea con quanto previsto dalla sopra citata normativa, ma ha consentito all'Agenzia, sin dal primo istante, di avere immediato e pieno accesso a tutta la documentazione ed ai reperti, permettendole di esplicitare una efficace azione di sicurezza preventiva, concretizzatasi, tra l'altro, nell'emanazione, sino ad oggi, di tre specifici messaggi di allerta.

Peraltro è opportuno sottolineare — sempre con riferimento all'incidente di Linate — che nel quesito posto dal pubblico ministero all'investigatore incaricato dell'Agenzia viene chiesto esclusivamente di accertare le cause dell'incidente e la dinamica dei fatti, non anche di accertare eventuali responsabilità. Il che appunto è in linea con i compiti di istituto assegnati all'Agenzia dal decreto legislativo n. 66/1999.

In tutti gli altri casi in cui l'inchiesta penale è concomitante con quella tecnica, l'Agenzia opera abitualmente secondo due diversi moduli organizzativi. Nella stragrande maggioranza dei casi provvede autonomamente alla raccolta delle evidenze, mettendole poi a disposizione, se richiesto, dell'Autorità giudiziaria per le valutazioni di competenza di quest'ultima. In altri casi, invece, dove è presente un consulente tecnico del pubblico ministero, lavora in parallelo con quest'ultimo,

fornendo spesso allo stesso consulente chiarimenti ed utili indicazioni per meglio inquadrare e comprendere la complessa realtà aeronautica.

I positivi rapporti di collaborazione instaurati con l'Autorità giudiziaria hanno sino ad oggi consentito all'Agenzia di portare regolarmente avanti le proprie inchieste tecniche, permettendole in alcuni casi non soltanto di chiudere tali inchieste prima di quella penale formulando le opportune raccomandazioni di sicurezza (si veda, ad esempio, il caso della mancata collisione in pista occorsa a Milano Malpensa il 13 agosto 2001 dove l'Autorità giudiziaria ha atteso il completamento appunto dell'inchiesta tecnica prima di assumere le decisioni di sua competenza), ma anche di emanare, in corso di inchiesta, messaggi di allerta a fini di prevenzione.

In sostanza, l'aver instaurato dei positivi rapporti di collaborazione con l'Autorità giudiziaria ha permesso all'Agenzia di modificare radicalmente — senza per questo alterare la propria natura istituzionale — la realtà esistente in passato, quando le inchieste svolte dal Ministero dei trasporti e della navigazione venivano spesso di fatto paralizzate dall'Autorità giudiziaria con obiettivi risvolti negativi sull'attività di prevenzione. Situazione, quest'ultima, peraltro più volte stigmatizzata da piloti, controllori del traffico aereo e compagnie aeree.

Senza tacere il fatto che tali rapporti di collaborazione hanno consentito all'Agenzia di rappresentare ai vari magistrati inquirenti — in occasioni di eventi che hanno visto l'apertura anche dell'inchiesta penale — problematiche tecnico-operative non sempre di agevole comprensione da parte dei non addetti ai lavori.

3.4. Attività di studio e di indagine.

Allo scopo di monitorare convenientemente il comparto e di svolgere un'efficace azione preventiva in materia di sicurezza del volo, l'Agenzia ha continuato il rapporto con gli operatori aeronautici nazionali estendendo la serie degli interventi conoscitivi (i primi interventi erano stati conclusi il 23 gennaio 2001 e avevano riguardato la totalità delle imprese di navigazione aerea e di quelle aeroportuali italiane) ad un consistente numero (58) di imprese di lavoro aereo sia con contatti diretti sia diffondendo un apposito questionario per la raccolta dei dati.

Alla fine di giugno del 2001 un nuovo questionario in materia di sicurezza del volo è stato inviato anche a 19 imprese di navigazione aerea ed alle 26 imprese di gestione aeroportuale che sovrintendono a 34 scali commerciali in regime di concessione, per l'aggiornamento dei dati e la raccolta di ulteriori segnalazioni necessarie ai fini degli opportuni confronti statistici internazionali.

Si tratta di una attività che verrà riproposta periodicamente e che riguarda temi generali quali la struttura e l'organizzazione operativa societaria, l'addestramento di base e ricorrente del

personale tecnico di volo e di terra e la standardizzazione dei riporti interni ed esterni in materia di incidenti ed inconvenienti di natura aeronautica.

3.5. Il volo da diporto o sportivo.

Tra i compiti che il d.lgs. n. 66/1999 ha assegnato all'Agenzia c'è anche quello di monitorare gli incidenti occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, a quei mezzi, cioè, individuati dalla legge 25 marzo 1985 n. 106 (deltaplani, ultraleggeri, parapendio, ecc.).

Il settore in questione non è affatto marginale nel contesto dell'aviazione civile italiana, sia sotto il profilo degli attestati di pilotaggio rilasciati dall'Aero Club d'Italia (31.288), sia per numero di mezzi identificati (6.554).

Come già rilevato nei precedenti Rapporti, avere il quadro esatto della situazione della sicurezza del volo nel settore in questione non è agevole, per molteplici ragioni, tra le quali si segnala la mancanza di una specifica previsione di legge che imponga un generalizzato obbligo di denuncia degli incidenti e degli inconvenienti alle autorità aeronautiche competenti.

La difficoltà di una raccolta capillare dei dati è dovuta anche al fatto che tale attività si svolge al di fuori degli aeroporti, in aree o campi di volo difficilmente assoggettabili ad una vigilanza di tipo istituzionale.

Gli unici eventi di cui è pertanto possibile venire a conoscenza sono di solito quelli che abbiano comportato decessi o lesioni gravi.

Per cercare di ricostruire un quadro attendibile della situazione, l'Agenzia ha continuato, anche nel 2001, ad avere incontri con l'Aero Club d'Italia (istituzione preposta al settore) e con la Federazione Italiana Volo Ultraleggero (FIVU).

In particolare, i dati raccolti dalla FIVU (assunti contattando circa 160 campi di volo, che corrispondono a circa 4.000 piloti, una realtà quindi decisamente rappresentativa) registrano l'accadimento, nel 2001, nel solo settore del volo da diporto o sportivo provvisto di motore, di 49 incidenti.

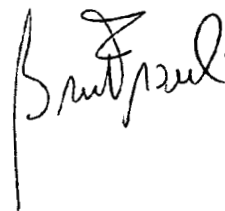
Di questi 49 incidenti, 9 hanno avuto conseguenze mortali per gli occupanti.

In particolare, dall'esame degli elementi forniti sia dall'Aero Club d'Italia sia dalla FIVU emerge che l'incidentistica è essenzialmente riconducibile ai seguenti fattori:

- inosservanza delle procedure operative;
- indisciplinatezze di volo;
- impatto con cavi, spesso presenti nelle immediate vicinanze dei campi di volo.

Gli elementi sin qui raccolti dall'Agenzia stanno costituendo oggetto di approfondimento con i soggetti innanzi indicati, al fine dell'elaborazione di una politica della sicurezza del volo nel

comparto in questione, che tenga conto non soltanto delle previsioni normative in materia (eventualmente da rivedere), ma anche e soprattutto della realtà operativa andata delineandosi, così da non penalizzare lo sviluppo del comparto stesso.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Sant'Anna". The signature is written in a cursive style with a vertical line extending downwards from the start.