

dall'ANSV al Ministero della giustizia ed al Ministero dei trasporti, contenute nella relazione finale d'inchiesta relativa all'incidente occorso in data 6 agosto 2005 all'ATR 72 marche TS-LBB - ha avviato un confronto tecnico tra più Amministrazioni (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero della giustizia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANSV) per fare il punto della situazione e individuare una equilibrata soluzione normativa che contemperi, nel caso di incidente aereo, le esigenze di prevenzione dell'inchiesta tecnica con quelle di giustizia dell'inchiesta penale.

- c) Il Ministero della giustizia ha dato positivo riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-10/888-06/1/A/08 emanata nel 2008 a conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso in data 6 novembre 2006 al Piper PA-31T1 marche I-POMO. In particolare, il Ministero della giustizia ha invitato i procuratori generali presso le Corti d'appello a disporre affinché, nel caso di un incidente in cui sia coinvolto un aeromobile e nell'immediatezza successiva all'evento, compatibilmente con le azioni di primo soccorso e salvataggio, non si verifichino manomissioni o alterazioni delle evidenze prima dell'arrivo dell'investigatore incaricato dell'ANSV, al fine di non compromettere l'acquisizione degli elementi necessari all'accertamento delle cause. Lo stesso Ministero ha inoltre precisato che, a rilievi effettuati, compatibilmente con esigenze legate alla pubblica incolumità, il successivo recupero dei rottami dovrà comunque essere coordinato con il personale dell'ANSV.

5. 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.

I continui accessi al sito web istituzionale ed i numerosi contatti dimostrano che l'ANSV si è ritagliata un ruolo nell'ambito dei media, basato sulla credibilità e sulla scelta di evitare la ricerca eccessiva di visibilità a fronte di eventi drammatici. Rimane infatti consolidato convincimento dell'ANSV che a seguito di incidenti e inconvenienti aerei si debba parlare soltanto sulla base di

raccomandazione dell'ANSV invita ad intraprendere le necessarie iniziative legislative per modificare il vigente ordinamento italiano, rendendolo coerente con le previsioni 5.12 e 5.12.1 dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale. In particolare, tali iniziative legislative dovrebbero puntare a stabilire il principio secondo cui le registrazioni contenute nel CVR, le registrazioni radio relative alle comunicazioni tra gli aeromobili in volo, tra gli aeromobili ed i competenti enti di controllo del traffico aereo, nonché le registrazioni telefoniche intercorse tra questi ultimi possano essere utilizzate nell'ambito di procedimenti giudiziari limitatamente a quelle parti che assumano particolare rilevanza nella ricostruzione dell'evento indagato, mentre non possano essere rese disponibili e rimangano quindi permanentemente segrete quelle parti che non rilevino ai fini dell'analisi dell'evento.

evidenze, senza formulare ipotesi e supposizioni che potrebbero poi essere smentite, come spesso accade, dai fatti emersi in corso d'inchiesta.

La pubblicazione nel sito web delle relazioni e dei rapporti d'inchiesta incontra il costante apprezzamento degli utenti, anche per i tempi rapidi di invio dei documenti richiesti.

L'ANSV, nel 2008, al fine di favorire una corretta attività di informazione in occasione di incidenti aerei, ha organizzato una giornata di approfondimento, riservata ai giornalisti della stampa non specializzata, sulle tematiche relative agli incidenti aerei, alle problematiche delle inchieste tecniche, al sistema organizzatorio dell'aviazione civile. Una puntuale informazione su questi temi, secondo l'ANSV, può infatti contribuire alla diffusione, anche in Italia, di una cultura aeronautica, fondamentale per comprendere e far comprendere tutte le problematiche di questo settore, così importante per la mobilità dei cittadini e l'economia.

PARTE SECONDA

L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE

1. Eventi segnalati e inchieste

Considerazioni introduttive

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici pervenute all'Agenzia nel 2008 è notevolmente aumentato (+ 64%) rispetto all'anno precedente, confermando la crescita costante fatta registrare a partire dal 2002. L'ANSV ha infatti registrato oltre 1500 segnalazioni in più rispetto agli stessi dati del 2002. L'elevato numero delle segnalazioni pervenute conferma l'aumentata sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo.

In tale contesto va rilevato un incremento delle segnalazioni relative alla gestione del traffico aereo (ATM), in particolare per quanto concerne le incursioni indebite in pista (*runway incursion*) e le sottoseparazioni in volo (*airprox*), sebbene di non particolare gravità nel complesso, ma che comunque inducono ad una riflessione in ordine alla problematica in oggetto.

Il numero di inchieste aperte per incidente ed inconveniente grave è leggermente diminuito rispetto all'anno precedente (da 99 a 90, pari ad una diminuzione di circa il 10%); tale diminuzione è in buona parte ascrivibile alla forte contrazione dell'attività di volo nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva, più che al miglioramento dei livelli di sicurezza.

Si ritiene utile precisare, in ordine ai dati numerici riportati nel presente Rapporto informativo e riferiti agli anni passati, che gli stessi possono differire anche sensibilmente da quelli pubblicati nei precedenti Rapporti. Tale differenza può derivare sia dalla riclassificazione degli eventi effettuata in una fase successiva delle indagini, sulla base delle ulteriori informazioni acquisite, sia dall'adozione, a partire dal 2006, di un sistema di classificazione degli eventi per tipo di operazione pienamente coerente con la tassonomia ECCAIRS ed ICAO.

Dati statistici

Nel 2008 l'ANSV ha ricevuto 1850 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo (1128 nel 2007) ed ha complessivamente aperto 90 inchieste per incidenti ed inconvenienti gravi.

L'ANSV ha accreditato propri investigatori in 15 inchieste per incidenti condotte da enti investigativi stranieri a seguito di eventi aeronautici occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. L'ANSV ha inoltre indicato propri esperti in 3 inchieste, condotte da enti investigativi stranieri, per incidenti nei quali sono stati coinvolti cittadini di nazionalità italiana.

	Incidenti	Inconvenienti gravi	
Inchieste ANSV	64	26	90
Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da enti esteri	15 + 3*	--	18
Totale	82	26	108

* 3 inchieste, condotte da autorità investigative straniere, per incidenti nei quali sono stati coinvolti cittadini di nazionalità italiana.

Nello specifico, delle 90 inchieste:

- 66 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (42 incidenti e 24 inconvenienti gravi);
- 12 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (10 incidenti e 2 inconvenienti gravi);
- 12 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (12 incidenti).

Le tabelle che seguono riportano la suddivisione degli eventi oggetto di inchiesta per tipo di aeromobile e di operazione di volo.

Ai fini di una migliore comprensione dei dati numerici presentati successivamente si ritiene opportuno precisare che nelle operazioni di volo commerciale sono comprese le operazioni di trasporto pubblico passeggeri e merci (linea e charter), aerotaxi, Emergency Medical Service (EMS) e *off-shore*.

Il lavoro aereo (commerciale o non) include operazioni quali l'attività anti-incendio boschivo (AIB), il trasporto di materiali al gancio, la ricerca e soccorso (SAR), lo spargimento sostanze, la fotografia aerea, la pubblicità aerea, il traino alianti ed il lancio paracadutisti.

L'aviazione generale comprende l'attività delle scuole di volo, quella turistico-sportiva e attività varie, quali voli prova e sperimentali, voli dimostrativi e quelli svolti nell'ambito di competizioni o manifestazioni aeree.

Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi nel 2008**ITALIA**

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	6	9	1	1	35 (29)*	14	66
Elicotteri	-	1	4	1	6 (2)	-	12
Alianti	-	-	-	-	12 (12)	-	12
	6	10	5	2	53 (43)	14	90

* Tra parentesi gli eventi relativi alle operazioni di volo turistico-sportivo.

ESTERO

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
Velivoli	5	-	-	-	7 (6) *	-	12
Elicotteri	2	-	-	-	4	-	6
Alianti	-	-	-	-	-	-	-
	7	-	-	-	11	-	18

* Tra parentesi gli eventi relativi alle operazioni di volo turistico-sportivo.

Nel 2008 le vittime di incidenti aerei sono state 23. La tabella seguente riporta il confronto con gli anni precedenti (l'incidente occorso l'8 ottobre 2001 a Milano Linate ha provocato 118 vittime, quello occorso il 6 agosto 2005 al largo di Palermo 16 vittime).

Vittime di incidenti aerei occorsi in Italia

Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	123	21 (18)*	3	147
2002	3	33 (28)	1	37
2003	8	18 (11)	5	31
2004	6	14 (13)	0	20
2005	25	20 (19)	2	47
2006	3	26 (21)	3	32
2007	4	19 (19)	4	27
2008	0	22 (17)	1	23

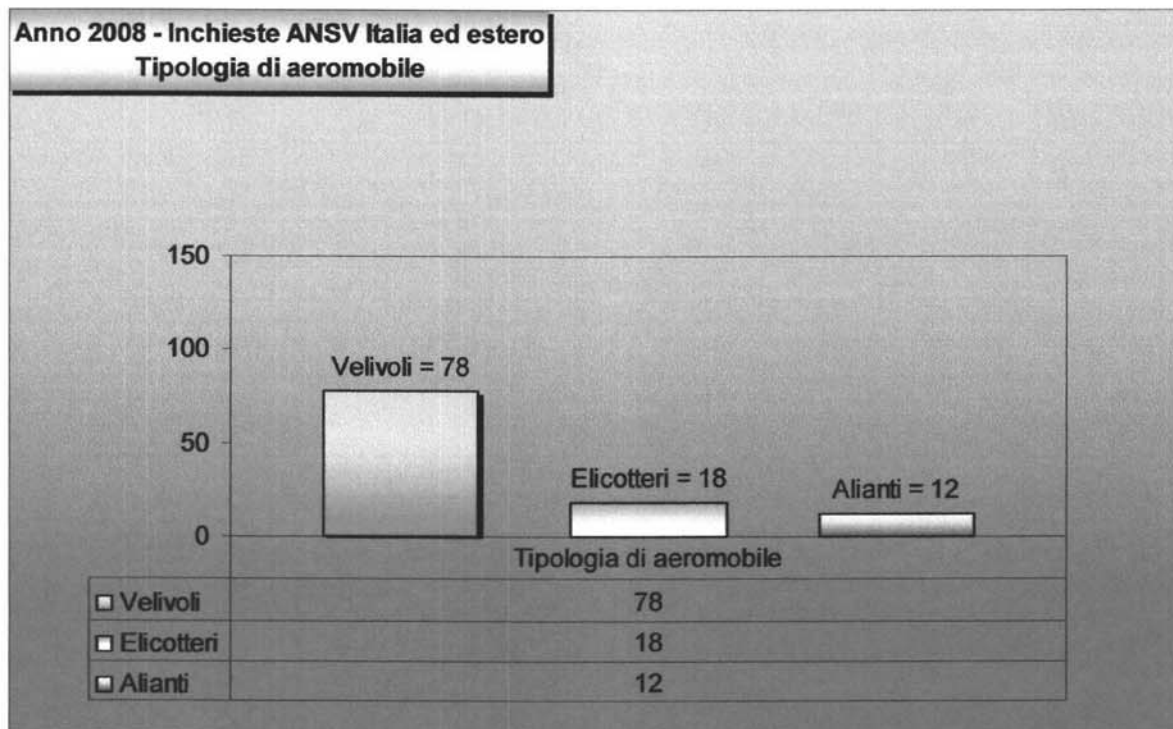
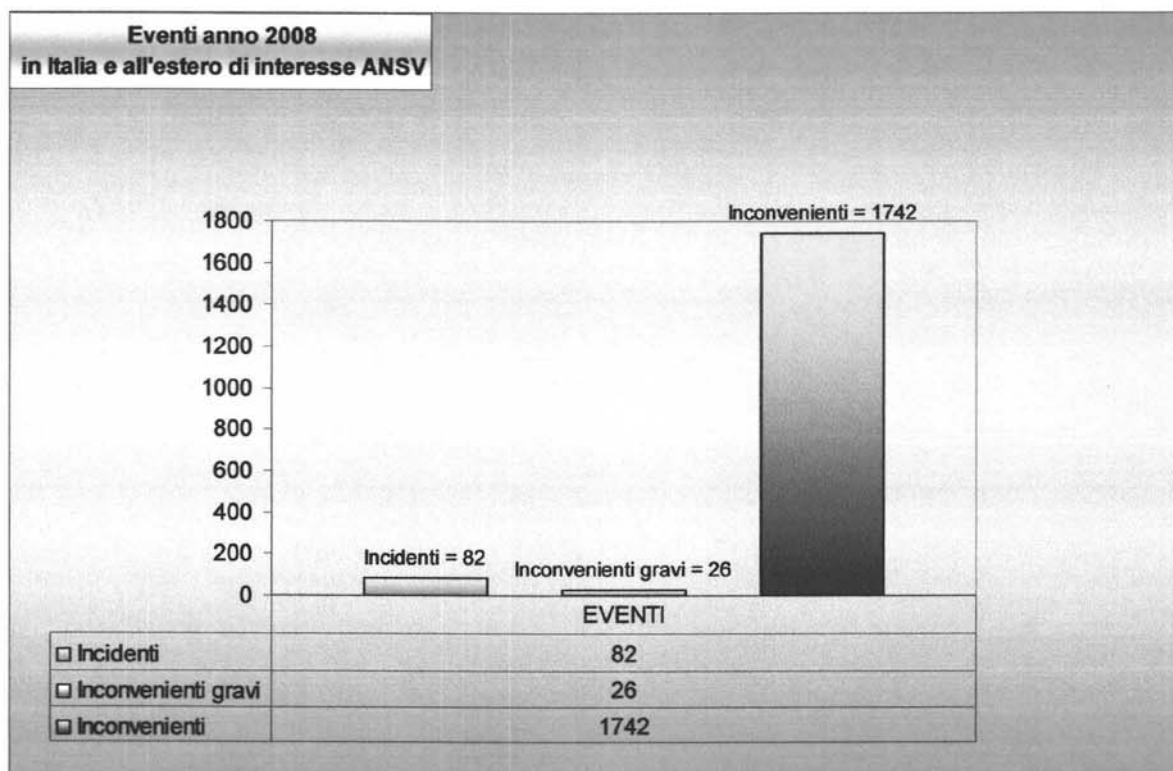
* Tra parentesi le vittime registrate durante operazioni di volo turistico-sportivo.

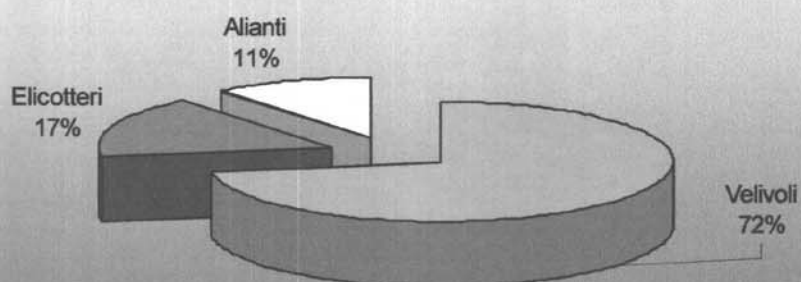
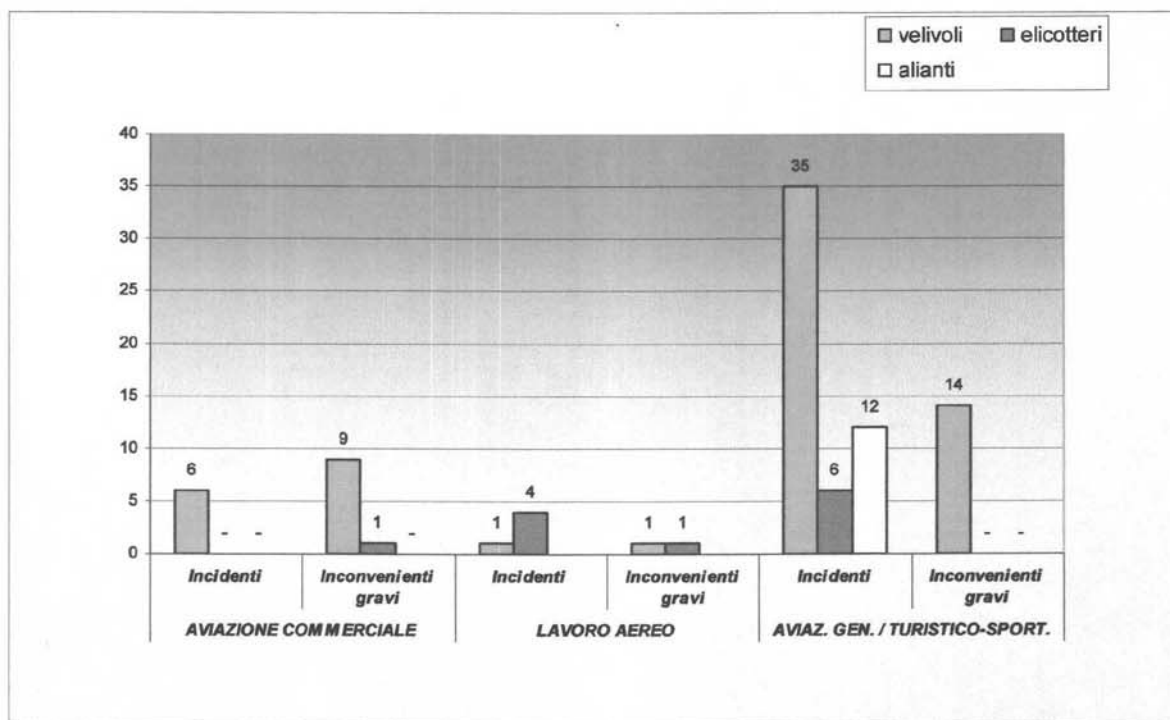
La successiva tabella riporta, invece, il numero di incidenti mortali distinti per settore di attività.

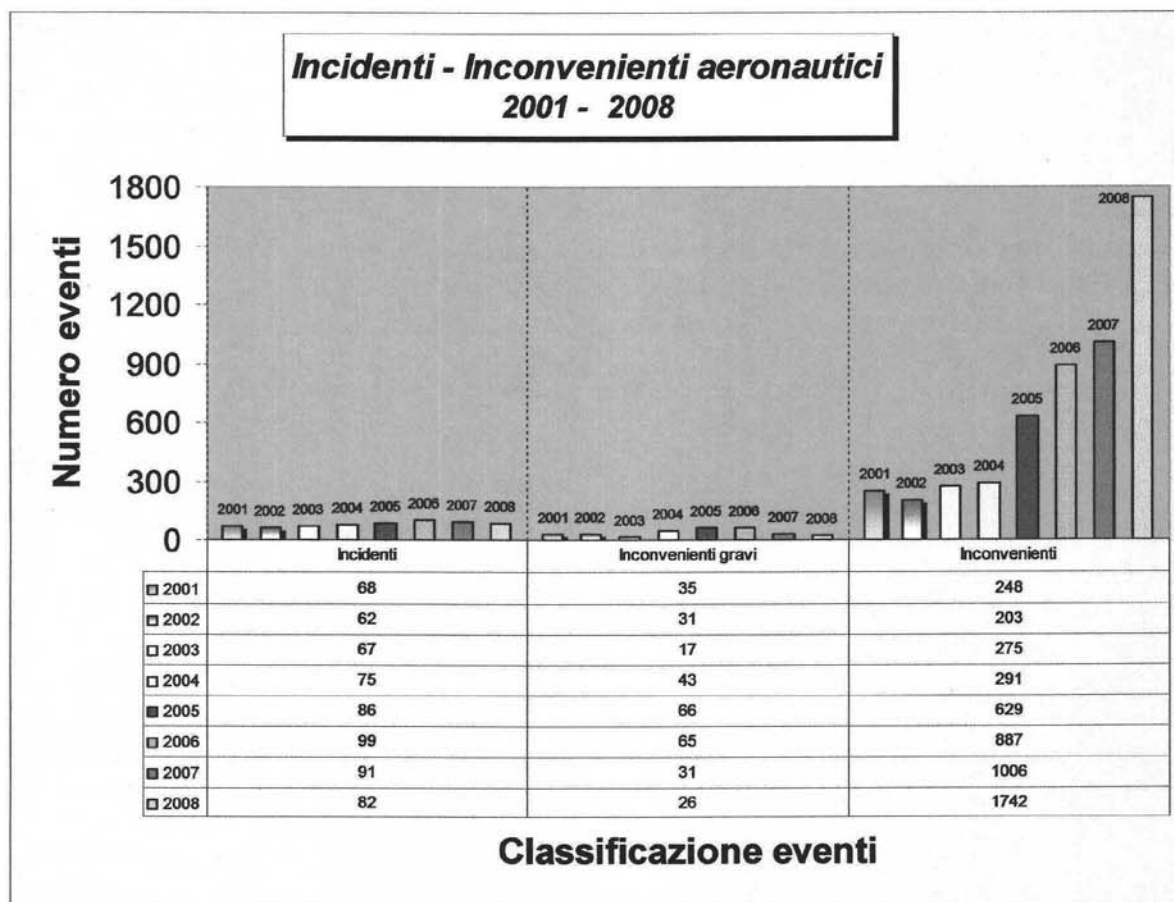
Incidenti mortali per settore di attività

Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	2	10 (8)*	2	14
2002	1	22 (18)	1	24
2003	2	11 (7)	2	15
2004	1	10 (9)	-	11
2005	3	11 (10)	1	15
2006	1	14 (10)	2	17
2007	1	10 (10)	3	14
2008	-	12 (10)	1	13

* Tra parentesi il numero di incidenti occorsi durante operazioni di volo turistico-sportivo.



**Anno 2008 - Inchieste ANSV Italia ed estero
Tipologia di aeromobile*****Inchieste aperte nel 2008: suddivisione per settore operativo***

Confronto periodo 2001-2008

Nel corso del 2008 l'ANSV ha deliberato 28 relazioni/rapporti d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato - a fini di prevenzione - 25 raccomandazioni di sicurezza, che sono prodotte in allegato al presente Rapporto informativo.

Inchieste estere

Come già evidenziato, l'ANSV, nel 2008, ha accreditato propri investigatori in 15 inchieste condotte da enti investigativi stranieri per incidenti occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. Inoltre, ha indicato propri esperti in 3 inchieste, condotte da enti investigativi stranieri, per incidenti nei quali sono stati coinvolti cittadini di nazionalità italiana (in tali casi l'Italia può vantare soltanto i limitati diritti previsti dalla disposizione 5.27 dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale).

Tra gli eventi più significativi si segnalano i seguenti.

- Scomparsa dell'aeromobile Let 410 marche YV-2081, 4 gennaio 2008, nell'area dell'arcipelago di Gran Roques (Venezuela): l'ANSV segue l'inchiesta dell'ente investigativo venezuelano (Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil) con un proprio esperto, in quanto erano presenti a bordo del velivolo otto cittadini italiani. Nel corso del 2008 l'ANSV ha avuto contatti frequenti con l'ente investigativo venezuelano e proprio personale ha effettuato una missione in Venezuela.
- Inconveniente grave occorso al Boeing MD-11 marche EI-UPO, di un operatore italiano, il 21 maggio 2008, a Miami (Florida, USA), che ha riportato la separazione del *thrust reverse cowl* durante la fase di atterraggio. L'ANSV ha accreditato un proprio investigatore nell'inchiesta condotta dall'ente investigativo statunitense.
- Incidente occorso all'ATR 72 marche I-ADLM, di un operatore italiano, il 24 agosto 2008, sull'aeroporto di Monaco di Baviera. L'ANSV ha accreditato un proprio investigatore nell'inchiesta tecnica condotta dall'ente investigativo tedesco.
- Incidente occorso al Piper PA-44 marche D-GZXB, l'1 agosto 2008, precipitato in mare dopo il decollo da Zara con 2 persone a bordo, entrambe decedute, una delle quali di cittadinanza italiana. L'ANSV segue l'inchiesta dell'ente investigativo croato con un proprio esperto.
- Incidente occorso all'MD-82 marche EC-HFF, il 20 agosto 2008, sull'aeroporto di Madrid. L'ANSV segue l'inchiesta dell'ente investigativo spagnolo con un proprio esperto, in quanto a bordo era presente un cittadino italiano, che è deceduto. L'inchiesta in questione riveste inoltre particolare interesse per l'Italia, dove è presente una flotta considerevole di velivoli (MD-80/MD-82) appartenenti alla stessa famiglia di quello incidentato.

1.1. L'aviazione commerciale

1.1.1. Inchieste tecniche di particolare interesse

Tra le inchieste concluse nel 2008 relative ad eventi che hanno visto coinvolti aeromobili dell'aviazione commerciale, si segnalano, in particolare, le seguenti.

a) *Inconveniente grave* occorso il 7 settembre 2005 all'aeromobile B737-800 marche EI-DAV, in avvicinamento all'aeroporto di Roma Ciampino ed a quello di Roma Fiumicino

L'evento si è verificato il 7 settembre 2005, alle ore 12.25 UTC (14.25 ora locale), nella zona degli aeroporti dell'area di Roma (Ciampino e Fiumicino) ed ha interessato l'aeromobile B737-800 marche EI-DAV.

L'evento è stato comunicato all'ANSV dall'omologo ente di investigazione irlandese il 13 gennaio 2006. Il 18 gennaio 2006, dopo aver acquisito ulteriori informazioni in merito, l'ANSV apriva un'inchiesta classificando l'evento come *inconveniente grave*.

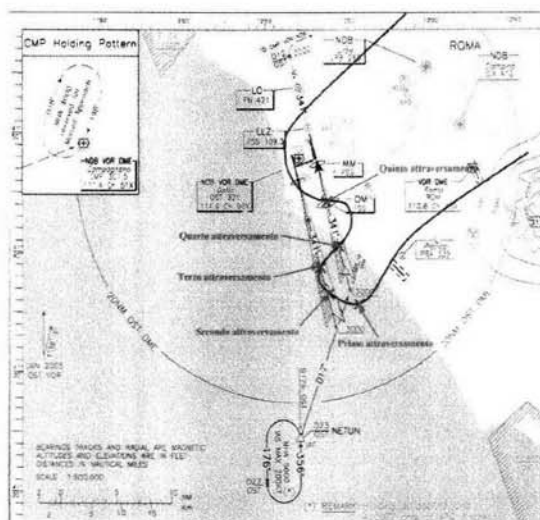
Durante la fase di avvicinamento all'aeroporto di Roma Ciampino, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, l'equipaggio chiedeva ed otteneva l'autorizzazione dal competente ente di controllo del traffico aereo di dirottare sull'aeroporto di Roma Fiumicino.

L'equipaggio disponeva di informazioni abbastanza recenti, ma non attualizzate alle reali condizioni in essere sull'aeroporto di Fiumicino, in continua e rapida evoluzione.

Il dirottamento veniva quindi effettuato senza un'adeguata programmazione per un avvicinamento strumentale, in condizioni meteorologiche decisamente avverse e con difficoltà di pilotaggio dovute alla forte turbolenza.

L'avvicinamento veniva condotto ad una quota più bassa rispetto a quella del profilo corretto di avvicinamento indicata sulla Instrument Approach Chart della pista 34L. La manovra di avvicinamento non veniva completata e l'equipaggio decideva di dirottare sull'aeroporto di Pescara, dove atterrava regolarmente.

Dall'analisi dei fatti ed attraverso le dichiarazioni rese dall'equipaggio è emersa una componente significativa collegata alla dinamica comportamentale dell'equipaggio.



Traiettoria seguita dall'aeromobile durante l'avvicinamento a Roma Fiumicino.

Dall'inchiesta sono emerse le seguenti evidenze, utili a comprendere il ruolo giocato dal fattore umano nella dinamica dell'evento.

Il comandante era da tempo sottoposto ad uno stress emotivo legato ad una situazione personale che si era dolorosamente conclusa con la perdita, pochi giorni prima dell'evento, del figlio di soli tre mesi di età. A ciò si era aggiunta la preoccupazione per l'applicazione, in casi del genere, delle disposizioni del Manuale operativo inerenti ad un possibile momentaneo allontanamento dall'attività operativa, percepito dal comandante come una potenziale condizione di interruzione definitiva del rapporto di lavoro.

Il copilota aveva fatto il suo ingresso nelle operazioni di linea da pochi mesi e, malgrado fosse motivato, non disponeva ancora di un bagaglio consolidato di esperienza, in particolare per quanto concerne le operazioni in condizioni meteorologiche avverse.

Per i primi tre voli della giornata le operazioni si erano svolte in ambiente e condizioni normali, senza l'insorgenza di inconvenienti. Effettuando la quarta tratta giornaliera, con inizio di servizio al mattino presto e tempi di transito intorno ai 30 minuti, è ragionevole ritenere che fosse stata accumulata una certa fatica operativa. La condizione base dell'equipaggio (condizioni emotive del comandante, copilota senza un bagaglio consolidato di esperienza, soprattutto per certi tipi di operazioni) nonché una certa stanchezza accumulata nello svolgimento della normale attività operativa hanno ragionevolmente influito sulla capacità gestionale/decisionale dell'equipaggio di condotta.

L'evento in questione è stato determinato da una serie di circostanze tra loro concatenate, che hanno portato poi alla procedura di mancato avvicinamento all'aeroporto di Roma Fiumicino, in condizioni di ridotta separazione dal terreno e con una situazione in cabina di pilotaggio caratterizzata da una carente consapevolezza della particolare situazione in essere.

I fattori che hanno contribuito all'evento si possono così sintetizzare:

- particolare *status* mentale del comandante, derivante da un grave lutto familiare;
- copilota senza un bagaglio consolidato di esperienza, soprattutto per certi tipi di operazioni;
- carente capacità di coordinamento ed integrazione dell'equipaggio di condotta;
- non adeguata analisi delle informazioni meteorologiche da parte dell'equipaggio di condotta;
- non corretto uso del radar meteorologico di bordo;

- assenza di una puntuale disponibilità delle informazioni del radar meteorologico nel settore di controllo radar di avvicinamento di Roma ACC, necessaria per poter fornire una più accurata assistenza in funzione delle condizioni meteorologiche presenti nell'area;
- assenza della funzione Minimum Safe Altitude Warning (MSAW) per il radar di avvicinamento di Roma ACC, in grado di allertare un controllore se un aeromobile sia al di sotto della minima di settore.

A seguito delle evidenze emerse, l'ANSV ha ritenuto opportuno emanare una raccomandazione di sicurezza, riportata in allegato al presente Rapporto informativo.

b) Inconveniente grave occorso il 7 luglio 2007 al Boeing 767-432-ER marche N834MH, sull'aeroporto di Roma Fiumicino

Dell'evento in questione si è già riferito in parte nel Rapporto informativo 2007, analizzando il fenomeno del *birdstrike* (collisione in volo tra aeromobili e uccelli).

A conclusione della relativa inchiesta, l'ANSV ha emanato quattro raccomandazioni di sicurezza, alla luce delle criticità emerse. In particolare, pare opportuno segnalare quanto segue.

L'evento si è verificato a causa dell'ingestione di numerosi gabbiani in entrambi i motori dell'aeromobile, pur in presenza di tutte le forme attive di allontanamento volatili usualmente impiegate in un aeroporto che, come quello di Roma Fiumicino, rientra, secondo i dati storici, tra gli aeroporti al di sotto della soglia nazionale di allarme per il fenomeno del *birdstrike*. Al riguardo, l'ANSV ha raccomandato che si adottino più stringenti iniziative finalizzate al rispetto di tutte le idonee azioni preventive, tese a rendere l'aeroporto un habitat inospitale per l'avifauna. Nello specifico, l'ANSV ha raccomandato la necessità di intervenire tempestivamente affinché vengano rimosse o opportunamente contrastate tutte le circostanze che favoriscono la formazione di ristagni d'acqua e la formazione di laghetti di acqua dolce all'interno e nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, con particolare riferimento alle azioni manutentive dei canali di drenaggio, di livellamento delle aree depresse e di rimozione dei cumuli di terra da riporto scaturiti da lavori.

L'equipaggio del velivolo coinvolto nell'evento, che pure aveva notato la numerosa presenza di gabbiani in zone limitrofe alla pista, non ne ha dato comunicazione alla Torre di controllo, se non dopo l'accadimento dell'evento stesso. Alla luce di tale evidenza, l'ANSV ha raccomandato di sensibilizzare gli equipaggi delle imprese di trasporto aereo - operanti sull'aeroporto di Roma Fiumicino e più in generale su aeroporti dove maggiore sia il rischio di *bird strike* - a dare costante

e tempestiva comunicazione alla Torre di controllo sulla presenza di avifauna eventualmente riscontrata nel corso delle operazioni a terra.

Ogni politica di contrasto del fenomeno del *birdstrike* dovrebbe sempre partire dalla effettuazione di una preventiva ed accurata valutazione del rischio registrato per lo specifico aeroporto. Per rendere esecutivo tale principio e poter attivare in maniera più congruente e puntuale una valutazione effettiva del rischio (indispensabile per mettere in atto una corretta gestione delle misure di contrasto e poterne monitorare l'efficacia), l'ANSV ha raccomandato di transitare dall'attuale stima del numero di impatti per ogni 10.000 movimenti (frequenza di impatto) alla costituzione di una vera e propria matrice di rischio, che consideri non solo la frequenza del fenomeno osservato, ma anche l'entità dei danni prodotti, tenendo pure conto delle specie ornitiche coinvolte. A tal fine, è comunque indispensabile continuare a sviluppare, attraverso l'ulteriore rinforzo dell'opera di sensibilizzazione già in corso, l'attività di *reporting* dei casi di *birdstrike*, affinché le attuali stime si trasformino in dati effettivi ed affidabili.

1.1.2. Aspetti di specifico interesse

1.1.2.1. Fenomeno del *birdstrike*

Un incidente occorso il 10 novembre 2008, per il quale l'inchiesta tecnica è ancora in corso, ha riproposto la citata problematica del *birdstrike*, che desta crescente preoccupazione sotto il profilo della sicurezza del volo.

Dalle statistiche disponibili emerge che circa il 90% delle collisioni con volatili si realizza all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e di atterraggio.

Nel caso di segnalazione all'ANSV di un *birdstrike*, quest'ultima acquisisce, di solito, ulteriori informazioni sui danni subiti dall'aeromobile (struttura e motori) e su come l'evento sia stato gestito da un punto di vista operativo da parte dell'equipaggio. Nel caso di evento verificatosi durante le fasi di decollo e di atterraggio, vengono inoltre chieste al gestore aeroportuale informazioni in ordine alla tipologia di avifauna interessata. L'acquisizione di tali informazioni (in particolare di quelle riguardanti la gravità dei danni e la gestione operativa dell'evento) è finalizzata alla verifica della effettiva sussistenza dei presupposti di legge per aprire l'inchiesta tecnica.

Anche l'incidente occorso il 10 novembre 2008 si è verificato durante la fase finale di avvicinamento, quando l'aeromobile (un B737) era prossimo all'atterraggio sull'aeroporto di Roma Ciampino. L'aeromobile, dopo l'impatto con uno stormo di storni, ha continuato l'avvicinamento, atterrando a circa metà pista e finendo la corsa in prossimità della testata opposta, riportando notevoli danni al carrello di atterraggio principale.



Il B737 coinvolto nel *birdstrike* del 10.11.2008 ripreso dalle telecamere a circuito chiuso aeroportuali.

Sulla struttura esterna del velivolo in questione sono stati riscontrati circa 90 impatti.

Nell'ambito della relativa inchiesta tecnica, si è già proceduto ad una ispezione accurata dei propulsori, presso gli stabilimenti della General Electric Aviation di Cardiff (Galles, UK). All'ispezione, condotta sotto la supervisione del personale dell'ANSV, hanno partecipato i rappresentanti degli enti investigativi di Francia (BEA), Irlanda (AAIU Irlanda) e Stati Uniti (NTSB), unitamente a rappresentanti dell'ente autorità dell'aviazione civile statunitense (FAA), della Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), della compagnia aerea coinvolta nell'incidente, del costruttore del velivolo (Boeing) e del costruttore dei motori (CFM).

L'ispezione ha consentito di valutare le conseguenze derivate dal *birdstrike* in un'ottica di prevenzione.

L'ANSV confida che dall'inchiesta in questione, la quale sta suscitando grande interesse in ambito internazionale per le implicazioni derivanti dal fenomeno *birdstrike*, emergano risultati utili per mitigare le conseguenze negative derivanti dalle collisioni in volo con volatili. In particolare, gli elementi che emergeranno potranno costituire un utile elemento di riflessione per la eventuale revisione degli attuali criteri di certificazione dei motori.