

MalpensaNews

In Italia una ventina di incidenti mortali con ultraleggeri, ma senza vittime a terra

Roberto Morandi · Monday, April 20th, 2026

L'incidente avvenuto a Brebbia, nei pressi di una pista di atterraggio in erba, coinvolge un Ulm, un ultraleggero a motore, la categoria di velivoli più semplici previsti dalla normativa italiana, che sono anche quelli di più facile "accesso", come brevetto (detto Volo da Diporto o Sportivo, Vds) e regole di volo.

Una categoria con **diverse migliaia di "macchine"**: proprio per la diffusione.

Velivoli generalmente a **uno o due posti, di peso limitato, con limiti di peso inferiori a quelli di una Fiat Panda** (lo Storch, del tipo coinvolto a Brebbia, ha un peso massimo inferiore anche a una vecchia Panda).

Sono soggetti a una normativa specifica e a requisiti operativi meno stringenti rispetto all'aviazione generale certificata. Si tratta quindi di **un comparto distinto dal trasporto aereo commerciale**, caratterizzato da maggiore accessibilità ma anche da una diversa gestione del rischio.

I dati più recenti dell'[Agenzia nazionale per la sicurezza del volo](#) (Ansv) delineano un quadro stabile nel tempo: **la maggior parte degli incidenti in Italia si concentra nell'aviazione generale e nel Vds/Ulm**, mentre il trasporto commerciale rappresenta una quota minoritaria.

Nel 2024 le vittime complessive sono state 18, di cui 12 nel volo da diporto-sportivo e 6 nell'aviazione generale, quello con velivoli di dimensioni maggiori. Nel 2025 si registrano 23 vittime, con una distribuzione simile: 11 nel Vds, 6 nell'aviazione generale, 5 nell'aviazione commerciale e 1 nel lavoro aereo. Tra le vittime, negli ultimi due anni, non c'è alcuna persona coinvolta a terra.

Si tratta di **numeri enormemente più bassi rispetto a quelli degli incidenti stradali** (3mila morti l'anno, di cui 600 pedoni e ciclisti travolti).

Le cause sono ricondotte in larga parte al fattore umano: pianificazione non adeguata, sottovalutazione delle condizioni meteo, gestione non ottimale delle emergenze e, in alcuni casi, sopravvalutazione delle proprie capacità operative. Si tratta di criticità strutturali che emergono con continuità nei rapporti annuali.

Il confronto europeo conferma questa impostazione. Secondo l'EASA (European Union Aviation Safety Agency), nel 2024 l'aviazione generale con aeroplani non complessi ha registrato 27

incidenti fatali e 44 vittime nell'Unione europea. Anche a livello internazionale, quindi, il segmento più esposto resta quello del volo leggero non commerciale.

Nessuna vittima a terra negli ultimi dieci anni

Un elemento spesso al centro dell'attenzione riguarda il possibile coinvolgimento di persone a terra.

Su questo punto, i dati disponibili indicano che **negli ultimi dieci anni in Italia non emerge appunto una casistica significativa di vittime a terra negli incidenti con ultraleggeri/VDS**. Gli eventi con esito mortale riguardano quasi esclusivamente piloti e passeggeri, mentre il coinvolgimento di terzi risulta raro e, nei casi documentati, senza conseguenze letali (mentre è capitato ad esempio con velivoli militari, come a Caselle). Il rischio per chi si trova a terra esiste ma resta residuale, anche in relazione alle modalità operative di questi velivoli, che volano prevalentemente a bassa quota e in contesti poco urbanizzati.

In provincia di Varese le aviosuperfici sono presenti a **Origgio** nel Saronnese, a **Brebbia** zona Lago Maggiore e a **Cuvio**, nelle valli sopra la città di Varese. Oltre a questo i velivoli più piccoli possono operare anche da aeroporti minori come quello di Vergiate, mentre sono ovviamente esclusi gli aeroporti maggiori "certificati", come Malpensa.

This entry was posted on Monday, April 20th, 2026 at 4:33 pm and is filed under [News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.