

PREMESSA

1. I compiti dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo

L’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è stata istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994. Il decreto legislativo n. 66/1999 è stato successivamente modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n. 189, che ha dato attuazione al riordino previsto dall’art. 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008 n. 133¹.

L’ANSV si identifica con l’autorità investigativa per la sicurezza dell’aviazione civile dello Stato italiano. Come tale è un’autorità pubblica, caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato, così come richiesto dalla citata direttiva comunitaria 94/56/CE, oggi sostituita dal regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010.² Quest’ultimo, peraltro, riprende estesamente i principi contenuti nell’Allegato 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561 (più noto come Allegato o Annesso 13 ICAO “*Aircraft Accident and Incident Investigation*”).

All’ANSV sono demandati i seguenti compiti:

- a) svolgere, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza (in precedenza denominate “inchieste tecniche”) relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell’aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza; lo scopo delle inchieste in questione è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi;
- b) svolgere attività di studio e di indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.

¹ Per le novità introdotte dal decreto del Presidente della Repubblica n. 189/2010 si rimanda al *Rapporto informativo sull’attività svolta dall’ANSV - Anno 2010*.

² Regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Proprio perché si tratta di un'autorità investigativa, all'ANSV non sono demandati compiti di regolazione, controllo e gestione del sistema aviazione civile, che rientrano tra le competenze di altri soggetti aeronautici, principalmente identificabili nei seguenti: ENAC, ENAV SpA, Aero Club d'Italia, gestori aeroportuali.

Con il decreto legislativo 2 maggio 2006 n. 213 all'ANSV è stato attribuito anche il compito di istituire e gestire il "Sistema di segnalazione volontaria" (*voluntary report*), di cui alla direttiva comunitaria 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

In particolare, il mandato istituzionale dell'ANSV si desume dalle disposizioni di legge presenti nelle seguenti fonti normative: d.lgs. n. 66/1999, regolamento UE n. 996/2010, d.lgs. n. 213/2006.

- Art. 1, comma 1, d.lgs. n. 66/1999: «1. È istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, di seguito denominata Agenzia, sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con compiti in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile [omissis]».
- Art. 3, comma 2, d.lgs. n. 66/1999: «2. L'Agenzia compie attività di studio e di indagine, formulando raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea e a prevenire incidenti e inconvenienti aeronautici.».
- Art. 4, comma 1, regolamento UE n. 996/2010: «1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte o vigilate, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità [omissis]».
- Art. 6, comma 1, d.lgs. n. 213/2006: «1. L'ANSV predispone un sistema per la raccolta, la valutazione, l'elaborazione e la registrazione di eventi non ricompresi tra quelli oggetto della segnalazione obbligatoria di cui all'articolo 3, ma che secondo i soggetti informatori rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie assegnate a legislazione vigente.».

Le modalità di operare dell'ANSV sono delineate prevalentemente dall'ordinamento internazionale (Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale) e dell'Unione europea (regolamento UE n. 996/2010), che dettano disposizioni dettagliate in materia di inchieste di sicurezza.

Dall'esame del mandato istituzionale si può desumere la "missione" dell'ANSV, che rappresenta la sua ragion d'essere e che si può identificare con la «tutela della pubblica incolumità», attraverso lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, nei limiti del mandato ad essa assegnato.

Oggi, a oltre dieci anni dalla sua istituzione, l'ANSV rappresenta una realtà affermata nel contesto aeronautico italiano ed in quello internazionale, dove apporta – tramite i risultati della propria attività – un positivo e riconosciuto contributo per migliorare i livelli di sicurezza del volo.

2. Il regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio

Nel 2012 l'ANSV ha partecipato ad una serie di incontri promossi dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri finalizzati alla predisposizione degli atti necessari per dare attuazione, nell'ordinamento interno, a quanto previsto dagli articoli 21 (Assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari) e 23 (Sanzioni) del regolamento UE n. 996/2010.

In particolare, per quanto concerne l'attuazione del citato art. 21, si segnala la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 104 del 5 maggio 2012 della direttiva 27 gennaio 2012 del Capo del Dipartimento della protezione civile, che ha modificato il cap. 3 "Incidenti aerei" della direttiva 2 maggio 2006 del Capo del Dipartimento della protezione civile recante "Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze". La direttiva in questione prevede, peraltro, che l'attività di informazione istituzionale ed i rapporti con i mass-media spettino, nel caso di incidente, esclusivamente all'ENAC ed all'ANSV, per quanto di rispettiva competenza. In particolare, spetta all'ANSV, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, rendere pubbliche eventuali informazioni sulla osservazione dei fatti e sullo svolgimento dell'inchiesta di sicurezza.

Relativamente invece all'attuazione del menzionato art. 23, si segnala che a conclusione del previsto iter parlamentare, sviluppatosi nel corso del 2012, è stato emanato il d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18, contenente la "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE" (pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 48 del 26 febbraio 2013).

In sintesi, il decreto legislativo in questione prevede quanto segue.

- I soggetti passibili di sanzioni si identificano con quelli ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.

- L'ANSV è il soggetto preposto all'applicazione del d.lgs. in questione ed all'irrogazione delle sanzioni ivi previste.
- Il procedimento sanzionatorio per l'irrogazione delle sanzioni, disciplinato con delibera dell'ANSV, è sottoposto all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che sul testo proposto deve assumere il parere del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- Le violazioni sanzionate dal d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18 sono quelle individuate dal legislatore dell'Unione europea nel *considerando* n. 35 del regolamento UE n. 996/2010, con l'integrazione della ulteriore ipotesi di violazione consistente nell'alterazione dello stato dei luoghi, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con l'autorità investigativa per la sicurezza. Da sottolineare che le sanzioni in questione, in linea con quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, sono essenzialmente mirate a costituire un deterrente nei confronti di chi, con il proprio comportamento, mostri insensibilità verso le problematiche della sicurezza del volo e della prevenzione in campo aeronautico, recando in vario modo pregiudizio, nel caso di specie, allo svolgimento delle inchieste di sicurezza. Tali sanzioni, cioè, non puniscono chi abbia provocato l'evento o contribuito al suo accadimento, ma sanzionano soltanto quei comportamenti che, come detto in precedenza, finiscano per penalizzare o compromettere il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.
- Le sanzioni previste sono sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il fatto costituisca reato.
- Gli importi delle sanzioni sono aggiornati ogni due anni.
- I proventi delle sanzioni sono versati direttamente all'entrata del bilancio dello Stato, non all'ANSV.

Sempre per quanto concerne l'attuazione del regolamento UE in questione, sono proseguiti nel 2012 gli incontri presso il Ministero della giustizia relativamente alla conclusione degli accordi preliminari (nello specifico tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria) contemplati dall'art. 12, comma 3. Durante tali incontri sono state approfondite alcune delle molteplici problematiche giuridiche sottese alla sottoscrizione dei suddetti accordi. Problematiche analoghe, in ordine agli accordi preliminari, sono emerse anche in altri Stati dell'Unione europea.

In generale, l'ANSV ha potuto constatare una generalizzata carenza di conoscenza da parte dei magistrati della normativa aeronautica ed in particolare della normativa internazionale e

dell'Unione europea in materia di inchieste di sicurezza. In tale contesto, in particolare, emerge una diffusa criticità di conoscenza del regolamento UE n. 996/2010, che, peraltro, ha introdotto delle significative novità finalizzate proprio a porre sullo stesso piano le esigenze di prevenzione e quelle di giustizia. Alla luce di quanto testé rappresentato, l'ANSV, alla fine del 2012, ha ritenuto necessario indirizzare al Ministero della giustizia una raccomandazione di sicurezza, affinché i magistrati vengano sensibilizzati sulle novità introdotte dal citato regolamento UE n. 996/2010. L'ANSV ha anche raccomandato che, nell'ambito della promozione dell'aggiornamento giuridico dei magistrati, si valuti la possibilità di programmare specifiche iniziative finalizzate alla conoscenza dell'ordinamento aeronautico, del regolamento UE sopra citato e più in generale delle problematiche giuridiche connesse allo svolgimento delle inchieste di sicurezza.

La suddetta raccomandazione di sicurezza dell'ANSV è stata accolta: il Ministero della giustizia ha infatti indirizzato ai Procuratori generali presso le Corti di appello, perché la portino a conoscenza degli uffici giudicanti e requirenti dei rispettivi distretti, una nota in cui si rappresenta la necessità, in caso di incidenti o inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, di assicurare la effettiva osservanza del regolamento UE n. 996/2010, il quale ha valore di fonte normativa primaria direttamente applicabile negli Stati membri.

3. Ulteriori informazioni

Il presente *Rapporto informativo*, deliberato dal Collegio dell'ANSV, è stato predisposto in ossequio alle disposizioni di legge.

Esso fa il punto sull'attività svolta dall'ANSV nel periodo 1 gennaio-31 dicembre 2012 e sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile in Italia, così come previsto dall'art. 4, comma 5, del regolamento UE n. 996/2010.

Il *Rapporto informativo* si articola in due parti: la prima, dedicata all'analisi degli aspetti organizzativi dell'ANSV; la seconda, dedicata all'esame dell'attività istituzionale.

PAGINA BIANCA

PARTE PRIMA

LA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA DELL'ANSV

1. Considerazioni generali

Anche nel 2012 l'ANSV ha assolto con impegno e professionalità i propri compiti di istituto, assicurando peraltro la propria presenza nei consessi internazionali ed europei dove erano in discussione tematiche di interesse per la sicurezza del volo, al fine di apportare il proprio contributo di esperienza. In tale contesto, l'ANSV ha anche continuato, come per il passato, a farsi parte attiva nel coordinare apprezzate iniziative di rilevanza internazionale, finalizzate ad assicurare una più efficace azione di prevenzione nel campo dell'aviazione civile.

Nonostante l'impegno profuso dall'ANSV per assicurare l'osservanza da parte dello Stato della normativa internazionale e dell'Unione europea in materia di inchieste di sicurezza, la criticità delle risorse finanziarie disponibili e ancor più quella di organico (peraltro ulteriormente aggravata dalla sostanziale impossibilità, per i vincoli di legge, di assicurare il totale turnover del personale tecnico investigativo) stanno incidendo sulla operatività dell'ente, con il rischio crescente che ne venga compromessa l'azione, con conseguenti ricadute negative non soltanto sul piano della prevenzione degli incidenti aerei, ma anche dell'immagine dello Stato italiano in ambito internazionale ed europeo.

Qualora le suddette criticità non venissero rimosse attraverso un appropriato intervento governativo, potrebbe concretizzarsi il rischio dell'avvio di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia da parte della Commissione europea per violazione dell'ordinamento dell'Unione europea. L'art. 4, comma 6, del regolamento UE n. 996/2010 prescrive infatti quanto segue: «L'autorità investigativa per la sicurezza è 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. In particolare: [omissis] d) l'autorità investigativa per la sicurezza è dotata di un bilancio che le consente di svolgere le sue funzioni».

2. I dati del Rapporto informativo 2012

Le informazioni, le analisi ed i dati pubblicati nel presente *Rapporto informativo* rappresentano, come per il passato, 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 italiana, così da consentire valutazioni obiettive in materia di sicurezza del volo nonché di raffronto con i dati degli anni precedenti.

Va al riguardo 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.

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 relativamente al sistema di classificazione degli eventi adottato dall'ANSV, si segnala che, dal 4 al 7 settembre 2012, un funzionario dell'ANSV ha partecipato – in qualità di *guest speaker*, a seguito dell'invito pervenuto dall'Autorità per l'aviazione civile di Macao (ente organizzatore) – all'ICAO “Regional Accident Investigation Asia & Pacific Regions Workshop”. Nel corso di tale Workshop l'ANSV ha presentato il citato sistema (che peraltro era già stato presentato a maggio 2012 al gruppo di lavoro ENCASIA³ sulle “Best Practices”), riscuotendo grande interesse tra i presenti, rappresentanti ICAO compresi, come testimoniato anche dai positivi riscontri e dalle richieste di ulteriori informazioni sul sistema in questione pervenuti all'ente.

Da ricordare che l'ANSV, nel 2011, aveva partecipato all'analogo Workshop tenutosi a Singapore, nel corso del quale, in accordo alle richieste degli organizzatori, era stata fatta una presentazione sui risultati delle attività di ricerca e di recupero in acque profonde condotte in occasione dell'incidente occorso il 6 agosto 2005 all'ATR 72 marche TS-LBB al largo di Palermo.

3. Profili organizzativi e finanziari

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

Il personale in servizio al 31.12.2012 ammontava complessivamente a 23 unità, su un totale complessivo di 30 unità previsto dPCM in itinere relativo alla nuova dotazione organica.

³ ENCASIA: European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities. Si tratta dell'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile dell'Unione europea, la cui istituzione è stata prevista dall'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010.

Di queste 23 unità di personale (che allo stato attuale continuano a non comprendere dirigenti), 8 sono tecnici investigatori (su un totale di 12 previsti dalla dotazione organica).

All'inizio del 2013 due dei citati tecnici investigatori hanno raggiunto il limite di età per il collocamento a riposo, ma, con il dPCM 31 gennaio 2013, l'ANSV è stata autorizzata a trattenerne in servizio uno, utilizzando le risorse derivanti dalle cessazioni avvenute negli anni 2010, 2011 e 2012.

Se non interverranno provvedimenti legislativi a favore dell'ANSV, altre 2 unità di tecnici investigatori saranno obbligatoriamente collocate a riposo entro il 2014: la situazione, come già sottolineato in precedenza, si presenta dunque fortemente critica e preoccupante, tenuto conto che, qualora non intervenissero gli auspicati provvedimenti legislativi, il numero dei tecnici investigatori si ridurrebbe a sole 5 unità. Sulla criticità di tale situazione si richiama dunque l'attenzione del Governo e del Parlamento.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalato che nel 2012 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 2.504.421 euro (di cui 2.295.902 euro per spese obbligatorie e 208.519 euro per spese di funzionamento), rispetto agli iniziali 5.164.568 euro del 2001.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2013 evidenziano la gravità della situazione finanziaria.

Il sostentamento dell'ANSV è assicurato solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, che, ovviamente, è una risorsa sempre più limitata. Nel 2012 è stato necessario ricorrere ad un prelievo dal suddetto avanzo finanziario di quasi 1,3 milioni di euro per conseguire il pareggio di bilancio.

In particolare, pur avendo l'ANSV contenuto il più possibile le proprie spese, come attestato anche dalle positive valutazioni degli organi di controllo, l'ulteriore compressione delle stesse, in relazione anche ai sempre più stringenti vincoli normativi in materia di spesa delle pubbliche amministrazioni, rischia di compromettere il regolare svolgimento dell'attività investigativa ed il necessario aggiornamento tecnologico dei laboratori di cui l'ANSV si è dotata, i quali, per restare allo stato dell'arte, necessitano di investimenti ricorrenti.

Al fine di evitare penalizzazioni nell'assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV ed assicurare il pieno rispetto del dettato internazionale ed europeo in materia di inchieste di sicurezza diventa quindi urgente un intervento del legislatore nazionale, che favorisca il rapido completamento degli

organici dell'ANSV, l'avvicendamento del personale cessato dal servizio e l'adeguamento delle risorse finanziarie.

4. I rapporti con le istituzioni e gli operatori del settore

Nel 2012 l'ANSV ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione e confronto con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico, al fine di assicurare maggiori sinergie nel campo della sicurezza del volo, fermi restando i rispettivi ruoli.

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

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il 25 gennaio l'ANSV ha ricevuto in visita istituzionale il Dott. Gerardo Mario Pelosi, Direttore generale della Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha espresso vivi apprezzamenti per la professionalità e l'organizzazione dell'attività investigativa svolta, complimentandosi con l'ANSV per aver conseguito ambiziosi obiettivi nel settore dell'aviazione civile.

Lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di quanto rappresentato dall'ANSV nel proprio *Rapporto informativo 2011* in tema di criticità nei settori dell'aviazione turistico-sportiva e del volo da diporto o sportivo (VDS), ha organizzato, alla fine del 2012, un incontro al quale hanno partecipato, oltre alla Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo dello stesso Ministero, l'ANSV, l'Aeronautica militare, l'ENAC e l'Aero Club d'Italia. La riunione ha consentito di fare il punto della situazione in maniera molto trasparente, mettendo anche in luce le criticità organizzative ed operative nelle quali si trovano ad operare alcune delle suddette istituzioni.

Aeronautica militare.

In data 12 dicembre è stato rinnovato con l'Aeronautica militare il protocollo d'intesa che, siglato per la prima volta nell'ottobre del 2010, si inserisce nel contesto di collaborazione istituzionale fra comparti della Pubblica Amministrazione.

L'accordo si inquadra nella politica di reciproca condivisione, nel campo della prevenzione, di informazioni e dati riguardanti l'attività di volo civile e militare e, per gli aspetti investigativi, delle specifiche esperienze tecnico-professionali, al fine di creare tutte le possibili sinergie tra le Organizzazioni dello Stato che hanno come comune obiettivo lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, dell'attività di volo nel settore dell'aviazione civile e militare.

Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Dal 9 all'11 ottobre, ad Ancona, l'ANSV ha partecipato, alla luce di quanto previsto dal "Protocollo tecnico d'intesa" in essere con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alla esercitazione "Squalo 2012", organizzata da quest'ultimo, durante la quale è stato simulato l'ammarraggio diurno di un aeromobile di linea nelle acque antistanti la città dorica. Nell'ambito della esercitazione in questione, l'ANSV ha simulato, con propri tecnici investigatori presenti *in loco* e funzionari in sede, l'esercizio dei propri compiti di istituto.

ENAV SpA.

Il 21 novembre 2012 l'ANSV e l'ENAV SpA hanno rinnovato, per un altro biennio, il "Protocollo tecnico" sottoscritto il 3 agosto 2010. Le parti, in particolare, hanno stabilito di mantenere ferme le disposizioni contemplate nell'originario Protocollo del 2010, prendendo atto, nel contempo, che le definizioni oggi rilevanti ai fini dell'attuazione del protocollo in questione sono quelle di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. Il Protocollo in questione si è rivelato particolarmente importante per l'ANSV, per consentirle di essere puntualmente informata sugli eventi di interesse per la sicurezza del volo occorsi in Italia.



Massimo Garbini (Amministratore unico ENAV SpA) e Bruno Franchi (Presidente ANSV) sottoscrivono il rinnovo del "Protocollo tecnico ANSV-ENAV SpA".