

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 delle disposizioni contenute nella direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994. Lo stesso decreto legislativo ha anche modificato il codice della navigazione, limitatamente alla parte relativa alle inchieste sui sinistri aeronautici.

L'ANSV è una istituzione 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. Quest'ultima, peraltro, riprende estesamente i principi contenuti nell'Annesso 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.

Per garantire la suddetta posizione di terzietà, l'ANSV è stata posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Da sottolineare che è l'unica istituzione aeronautica non sottoposta alla vigilanza del Ministero dei trasporti.

L'ANSV ha due compiti principali:

- a) condurre le inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, con l'unico obiettivo di individuare le cause degli stessi a fini di prevenzione, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza (esulano quindi dalla sua competenza le inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti occorsi ad aeromobili di Stato);
- b) svolgere attività di studio e di indagine per migliorare la sicurezza del volo, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza.

Si tratta, pertanto, di una istituzione a connotazione prevalentemente investigativa, che non ha - diversamente dalle altre istituzioni aeronautiche - compiti di regolazione, controllo e gestione del sistema aviazione civile, conformemente a quanto stabilito dalla direttiva comunitaria 94/56/CE nonché dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

Con il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, all'ANSV è stato attribuito anche il compito di istituire e gestire, in attuazione della direttiva comunitaria 2003/42/CE, il Sistema di segnalazione volontaria (*voluntary report*), organizzato per raccogliere ed analizzare, a fini di prevenzione, le segnalazioni volontarie effettuate dagli operatori del settore aeronautico in ordine ad eventi che rappresentino, o possano rappresentare, un rischio per la sicurezza della navigazione aerea.

In sintesi, l'ANSV, attraverso l'assolvimento dei propri compiti di istituto, svolge un fondamentale ruolo di prevenzione a tutela della pubblica incolumità, in ambito nazionale ed internazionale.

2. Le novità più importanti introdotte dal decreto legislativo n. 66/1999

a) Le inchieste tecniche aeronautiche non vengono più svolte dal Ministero dei trasporti, ma da una istituzione pubblica - l'ANSV - posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile.

b) Mentre in passato le inchieste tecniche venivano svolte soltanto sugli incidenti (*accident*), oggi vengono obbligatoriamente svolte anche sugli inconvenienti gravi o mancati incidenti (*serious incident*).

c) Prima del decreto legislativo n. 66/1999, nel caso di incidenti aeronautici, c'erano due inchieste tecniche: una sommaria, di competenza del direttore di aeroporto (organo periferico dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione) ed una tecnica formale (lasciata alla discrezionalità del Ministro dei trasporti e della navigazione), svolta da una commissione tecnico-amministrativa di nomina ministeriale. Oggi, invece, c'è una sola inchiesta tecnica, quella di competenza dell'ANSV, che viene coordinata e condotta da un investigatore incaricato.

d) Le inchieste tecniche hanno come obiettivo l'accertamento delle cause degli incidenti e degli inconvenienti in un'ottica esclusivamente di prevenzione, non quello dell'individuazione di eventuali colpe e responsabilità. Esse sono svolte secondo quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

e) Scompare la generica nozione di sinistro aeronautico, sostituita dai concetti di "incidente", "inconveniente grave" e "inconveniente", di cui viene data precisa definizione nel

decreto legislativo n. 66/1999, il quale riprende, a sua volta, le definizioni contenute nella direttiva comunitaria 94/56/CE e nell'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

f) Al fine dello svolgimento delle inchieste di propria competenza, l'ANSV ha accesso a tutti gli elementi utili all'investigazione, può acquisire qualsiasi informazione in possesso di soggetti pubblici e privati e procedere all'audizione delle persone informate sui fatti.

g) Le inchieste relative ad un incidente si concludono con una relazione, mentre quelle relative ad un inconveniente si concludono con un rapporto.

h) La diffusione delle relazioni di inchiesta non è più limitata, come era in passato, ad un ristretto numero di addetti ai lavori: esse sono infatti messe a disposizione, nelle forme stabilite dall'ANSV, di chiunque ne faccia richiesta. I rapporti sono invece messi a disposizione di quei soggetti che dalle relative conclusioni possano trarre un vantaggio ai fini della sicurezza del volo.

3. Ulteriori informazioni

I nuovi organi dell'ANSV si sono insediati il 28 luglio 2005, una volta completatosi e perfezionatosi il relativo procedimento di nomina.

L'ANSV è diventata operativa nell'ottobre 2000, facendosi però anche carico delle inchieste avviate a partire dall'1 giugno 2000 dall'allora Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il presente Rapporto informativo - predisposto in ossequio al disposto di cui all'art. 6, comma 2, lettera *b*, del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66 - è stato deliberato dal Collegio dell'ANSV e fa il punto sull'attività svolta dalla stessa ANSV nel periodo 1 gennaio-31 dicembre 2006.

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

A completamento del Rapporto, in allegato allo stesso, sono prodotte le raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV nel corso del 2006.

PAGINA BIANCA

PARTE PRIMA

LA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA DELL'ANSV

1. Profili organizzativi ed economici

Nel periodo di riferimento del presente Rapporto informativo l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha operato con professionalità e continuità nel perseguimento, come in passato, di due obiettivi prioritari:

1) l'assolvimento dei compiti di istituto, soprattutto per quanto concerne la conduzione delle inchieste tecniche e l'elaborazione di raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza del volo;

2) la diffusione di una *cultura della sicurezza del volo* - improntata alla trasparenza dei dati raccolti nonché all'esame oggettivo dei fatti accaduti - attraverso la messa a disposizione di tutti (Istituzioni, operatori, opinione pubblica e mass media) dei dati suddetti e delle analisi sui fatti accertati nel corso delle indagini condotte. L'affermazione di tale cultura a livello di tutte le componenti del sistema aviazione rappresenta, infatti, secondo l'ANSV, un presupposto fondamentale per il raggiungimento di migliori risultati nel campo della sicurezza del volo. Come pure è importante che la cultura della sicurezza del volo si affermi anche a livello di opinione pubblica e mass media, al fine di una migliore e più oggettiva comprensione dell'organizzazione e delle modalità di funzionamento del comparto aviazione civile, nonché delle relative problematiche. Tale obiettivo, peraltro, è in linea con i recenti orientamenti del legislatore comunitario, secondo cui è necessario perseguire nei confronti degli utenti del trasporto aereo una politica trasparente anche in ordine alle informazioni connesse alla sicurezza del volo (in tal senso si veda, ad esempio, il 15° considerando del Regolamento CE 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005).

Conformemente agli obiettivi perseguiti, e quindi in un'ottica di massima trasparenza, l'ANSV, anche nel presente Rapporto, 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.

I dati pubblicati (relativi al 2006) rappresentano 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, al mondo economico, al mondo accademico, nonché agli stessi utenti del trasporto aereo.

Come già rilevato nei precedenti Rapporti informativi, l'impegno profuso dall'ANSV nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali continua a non essere adeguatamente supportato, sia sotto il profilo dello stanziamento di bilancio (fissato nella legge finanziaria 2007 in 3.812.000 euro per il 2007, 3.762.000 euro per il 2008 e 3.839.000 euro per il 2009), sia sotto il profilo della possibilità di procedere al completamento dei propri organici.

L'ANSV, a fronte di una considerevole mole di lavoro, soffre infatti di una forte carenza di organico, peraltro rilevata anche dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) nel corso dell'*audit* fatto al sistema aviazione civile italiano dal 16 al 25 maggio 2006¹. Questa situazione si è determinata a seguito delle varie leggi finanziarie che, mentre l'ANSV era ancora in fase di primo impianto, sono intervenute bloccando le assunzioni a tempo indeterminato nella pubblica amministrazione, nonché ponendo, da ultimo, anche limiti di spesa nelle assunzioni a tempo determinato. Ciò ha impedito all'ANSV di completare il proprio organico, con inevitabili criticità in termini di svolgimento di una ancor più efficace azione di prevenzione.

In sostanza, la rigida applicazione di una normativa generalizzata di blocco delle assunzioni a tempo indeterminato prevista dalle varie leggi finanziarie e la limitazione delle assunzioni a tempo determinato hanno indotto una serie di condizionamenti suscettibili, di fatto, di impedire ad un Ente di nuova istituzione di dotarsi di tutte le strutture oggettivamente e strettamente necessarie per poter operare a pieno regime secondo le prescrizioni di legge.

L'attuale organico è infatti costituito da 21 unità di personale, a fronte delle 52 previste complessivamente dalla pianta organica. In particolare, le carenze più consistenti (circa l'80% in meno rispetto alle unità previste in organico) si concentrano proprio nell'area tecnico-operativa, preposta allo svolgimento delle inchieste tecniche e dell'attività di studio a fini di prevenzione. Va con rammarico evidenziato che neppure la legge finanziaria 2007 ha reso possibile l'assunzione di nuove risorse da destinare a quest'area, nonostante le reiterate richieste formulate in tal senso dall'ANSV nelle competenti sedi istituzionali.

E' quindi necessario che il Parlamento ed il Governo, come richiesto dall'ICAO, si facciano parte attiva per consentire all'ANSV di completare celermente il proprio organico: l'attuale

¹ Per i risultati dell'*audit* in questione si rimanda al paragrafo 3 di questa parte prima.

situazione, infatti, sta avendo ripercussioni non soltanto sull'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione, ma anche sul tempestivo completamento delle inchieste tecniche.

Analoghe considerazioni si possono fare per quanto concerne le disponibilità finanziarie dell'ANSV. Quest'ultima non ha entrate proprie, diversamente da altri soggetti istituzionali aeronautici: l'unica entrata è infatti rappresentata dallo stanziamento dello Stato fissato nella tabella C allegata alla legge finanziaria.

Tale stanziamento è sceso dai 5,1 milioni di euro del 2001 agli attuali 3,8 milioni di euro, cifra che è ben lontana dall'importo di cui l'ANSV avrebbe effettivamente bisogno per soddisfare pienamente le proprie esigenze operative, tenuto peraltro conto che le attuali risorse finanziarie, in assenza di entrate proprie, si vanno sempre più assottigliando, anche per effetto del contratto collettivo ENAC, peraltro recentemente rinnovato², che trova applicazione, per legge, nei confronti dei dipendenti dell'ANSV medesima. Le residue risorse disponibili per lo svolgimento dell'attività propriamente istituzionale nonché per gli investimenti tecnologici sono pertanto decisamente insufficienti.

Si impone, quindi, una rivisitazione dell'attuale stanziamento dello Stato a favore dell'ANSV, per renderlo compatibile con le reali esigenze di quest'ultima, tenuto conto che per la tutela della pubblica incolumità (assicurata dall'ANSV nell'assolvimento dei propri compiti di istituto) lo Stato dovrebbe essere sempre in grado di reperire le necessarie risorse economiche.

2. Il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, attuativo della direttiva 2003/42/CE in materia di segnalazione degli eventi relativi alla sicurezza del volo

L'esperienza dimostra che molto spesso l'accadimento di un incidente aereo è preannunciato dal verificarsi di vari eventi di entità minore, che denotano l'esistenza di criticità per la sicurezza del volo. Per migliorare quest'ultima diventa quindi fondamentale venire a conoscenza del maggior numero possibile di eventi che, a vario titolo, denotino l'esistenza di criticità per la stessa sicurezza del volo. In tale ottica è maturata la 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, che punta a favorire la segnalazione di tutti quegli eventi che non siano classificabili come incidenti e come inconvenienti gravi.

² Va incidentalmente osservato che l'ENAC, diversamente dall'ANSV, dispone di entrate proprie, per cui gli incrementi del costo del lavoro possono essere assorbiti variando le tariffe per i servizi resi.

La suddetta direttiva comunitaria 2003/42/CE ha avuto attuazione nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, che ha istituito due sistemi di segnalazione per la raccolta di eventi di interesse per la sicurezza del volo: uno che prevede la segnalazione obbligatoria all'ENAC di una estesa tipologia di eventi (sistema di segnalazione obbligatoria); l'altro che prevede la segnalazione, su base volontaria, all'ANSV, di eventi che l'informatore ritenga rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea (sistema di segnalazione volontaria, i cosiddetti *voluntary report*).

I due sistemi hanno come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici e non mirano alla determinazione di colpe o responsabilità.

La scelta operata dal legislatore italiano deriva dalla constatazione che l'ENAC, già oggi, sulla base della normativa JAR-OPS, sta procedendo alla raccolta di tutte le segnalazioni classificabili come «eventi» alla luce della direttiva 2003/42/CE e quindi oggetto di segnalazione obbligatoria, integrandoli con quelli classificati come «incidenti» o come «inconvenienti gravi» dall'ANSV, mentre quest'ultima, per la sua posizione di assoluta terzietà rispetto al sistema aviazione civile, rappresenta, a detta del medesimo legislatore, il soggetto ideale per ricevere le segnalazioni volontarie.

La scelta in questione non produce sovrapposizione e duplicazione di competenze tra l'ENAC e l'ANSV, ma favorisce unicamente la raccolta del maggior numero possibile di informazioni.

In ottemperanza a quanto previsto dal decreto legislativo n. 213/2006, l'ANSV ha pertanto istituito nel 2006 il «Sistema di segnalazione volontaria», strutturato in modo tale da tutelare la riservatezza di chi ha effettuato la segnalazione. In un'ottica di trasparenza ed al fine di favorire la raccolta del maggior numero possibile di segnalazioni volontarie (che potranno essere fatte all'ANSV direttamente dai soggetti che abbiano conoscenza di un evento), è parso opportuno pubblicare integralmente nel sito dell'ANSV il Regolamento che disciplina il trattamento delle segnalazioni in questione. Nel sito viene pure resa disponibile la modulistica da utilizzare per l'effettuazione delle segnalazioni volontarie.

Le segnalazioni volontarie riguardano quegli eventi che, a giudizio di chi effettui la segnalazione, abbiano rappresentato o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, ma che non siano classificabili come incidenti o come inconvenienti gravi ai sensi dell'art. 2 del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, e che non siano ricompresi tra gli eventi oggetto di segnalazione obbligatoria all'ENAC ai sensi dell'art. 3, comma 1, del decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213.

Stante il fatto che il «Sistema di segnalazione volontaria» rappresenta una novità per l'Italia sia sotto il profilo giuridico che sotto quello culturale, l'ANSV valuterà positivamente, nei limiti di quanto previsto dal decreto legislativo n. 213/2006, eventuali osservazioni provenienti da chi operi nell'ambito dell'aviazione civile finalizzate a migliorare il Sistema in questione.

3. L'*audit* dell'ICAO al sistema aviazione civile italiano: l'*audit* all'ANSV

Dal 16 al 25 maggio 2006, così come concordato con il Governo italiano, il sistema aviazione civile italiano è stato sottoposto ad *audit* da parte dell'International Civil Aviation Organization (ICAO), l'agenzia specializzata dell'ONU che rappresenta la massima Autorità mondiale nel campo dell'aviazione civile.

Lo scopo dell'*audit* è consistito nel verificare il puntuale rispetto, da parte dello Stato italiano e dei suoi organi, delle disposizioni contenute negli Allegati alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (conosciuti anche come Allegati o Annessi ICAO), 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. In tale contesto, l'*audit* ha interessato principalmente quattro soggetti istituzionali, ognuno dei quali chiamato a rispondere limitatamente alle materie di rispettiva competenza: ENAC, ANSV, Aeronautica Militare e ENAV S.p.A.

In particolare, per quanto concerne l'ANSV, l'*audit* ha preso in esame i vari aspetti normativi, organizzativi e gestionali relativi alle inchieste tecniche, al fine di verificarne la rispondenza con quanto previsto dall'Annesso 13 ICAO, che disciplina le investigazioni sugli incidenti e sugli inconvenienti occorsi ad aeromobili civili.

Di seguito, si riportano le evidenze più significative emerse dall'*audit* all'ANSV.

L'ICAO - nel manifestare il proprio apprezzamento per il fatto che l'Italia, attraverso l'ANSV, sia riuscita a realizzare, in un breve lasso di tempo (l'ANSV è stata istituita sul finire del 1999), un efficiente sistema di investigazione e di prevenzione - ha riscontrato che l'ANSV, in termini di indipendenza e di terzietà dell'Ente rispetto al sistema aviazione civile, risponde pienamente a quanto richiesto dal citato Annesso 13.

Parimenti, l'ICAO ha anche preso atto che, in termini di diritto e di fatto, l'inchiesta tecnica dell'ANSV, così come richiesto dall'Annesso 13, si differenzia da quella dell'Autorità giudiziaria, essendo diversi l'obiettivo perseguito (soltanto l'accertamento delle cause, non delle responsabilità)

e le modalità procedurali (fonte di riferimento costituita dall'Annesso 13 ICAO, non dal codice di procedura penale).

Ciò premesso, l'ICAO ha tuttavia posto in evidenza i seguenti aspetti.

a) L'ordinamento italiano ha istituito un'Autorità permanente ed indipendente (l'ANSV) per lo svolgimento delle inchieste tecniche aeronautiche. Qualora su un evento indaghi soltanto l'ANSV, quest'ultima ha, per legge, il totale controllo su tutti gli elementi necessari all'investigazione; per contro, qualora sul medesimo evento indaghi anche l'Autorità giudiziaria, quest'ultima può impedire o ritardare, sulla base del codice di procedura penale, la tempestiva acquisizione da parte dell'ANSV di elementi fondamentali per lo svolgimento dell'inchiesta tecnica. L'Italia dovrebbe pertanto modificare il proprio ordinamento per assicurare all'ANSV, anche in presenza dell'inchiesta dell'Autorità giudiziaria, l'incondizionato ed immediato accesso a tutti gli elementi necessari allo svolgimento dell'inchiesta tecnica.

In sostanza, il rilievo dell'ICAO riguarda le limitazioni che all'inchiesta tecnica possono derivare dall'inchiesta dell'Autorità giudiziaria, laddove, su uno stesso evento (ove siano ravvisabili gli estremi di reato), indaghino sia l'ANSV sia la stessa Autorità giudiziaria. L'ICAO ha pertanto chiesto formalmente allo Stato italiano di rivedere le norme del proprio ordinamento giuridico, al fine di evitare, nell'interesse della prevenzione, che le norme dell'ordinamento di procedura penale ostacolino il regolare e tempestivo svolgimento delle inchieste tecniche di competenza dell'ANSV, nel caso in cui sullo stesso evento indaghi anche l'Autorità giudiziaria.

b) L'ANSV si è dotata di una policy e di idonee e vincolanti procedure per assicurare la totale protezione e non diffusione dei dati contenuti nei CVR³; per contro, l'ordinamento italiano non assicura la medesima protezione da parte di altri soggetti. L'Italia dovrebbe pertanto modificare il proprio ordinamento, rendendolo coerente con quanto previsto dall'Annesso 13 ICAO.

Il rilievo in questione è tornato di estrema attualità proprio all'inizio del 2007, quando alcuni organi di informazione - subito dopo il deposito degli atti da parte della competente Procura della Repubblica - hanno diffuso il contenuto (anche con *file* audio) del CVR dell'ATR 72 della compagnia aerea Tuninter ammarato nel 2005 nei pressi di Palermo, suscitando pesanti critiche nei confronti dell'Italia a livello internazionale per l'inosservanza delle disposizioni contenute

³ CVR (Cockpit Voice Recorder): la "scatola nera" che registra le voci ed i suoni nella cabina di pilotaggio.

nell'Annesso 13 ICAO. Al riguardo, l'ANSV si è attivata immediatamente nelle competenti sedi istituzionali affinché vengano adottati i provvedimenti necessari per tutelare adeguatamente il contenuto dei CVR ed evitare, così, il ripetersi di quanto accaduto.

L'ANSV, infatti - oltre a giudicare lesiva della dignità umana la diffusione incondizionata di drammatiche e toccanti conversazioni nonché di espressioni afferenti il sentimento religioso, che sono irrilevanti ai fini della ricostruzione della dinamica di un evento - è anche preoccupata per il fatto che una utilizzazione del contenuto dei CVR non conforme con quanto previsto dall'Annesso 13 da parte di soggetti diversi dall'ANSV possa avere delle gravi ricadute negative sul piano della prevenzione, impedendo così di evitare l'accadimento di altri incidenti. Come pure è preoccupata per le negative ricadute di immagine che potrebbero derivare all'Italia nel contesto dell'aviazione civile mondiale ed in ambito ICAO dal ripetersi di quanto sopra rappresentato.

c) L'ANSV, anche attraverso specifiche linee guida predisposte per il proprio personale, garantisce ai rappresentanti delle omologhe Autorità investigative straniere ed ai relativi consulenti i diritti loro riconosciuti dall'Annesso 13 ICAO; tali diritti possono, però, essere limitati da parte dell'Autorità giudiziaria nel caso in cui sullo stesso evento indagini anche quest'ultima. L'Italia dovrebbe pertanto modificare il proprio ordinamento al fine di assicurare ai suddetti rappresentanti delle omologhe Autorità investigative straniere ed ai relativi consulenti i diritti loro riconosciuti dall'Annesso 13 ICAO, anche in presenza dell'inchiesta dell'Autorità giudiziaria.

d) L'ordinamento italiano consente all'ANSV di dare le opportune istruzioni in ordine alla conservazione delle evidenze di un evento oggetto d'inchiesta; tuttavia, lo stesso ordinamento non contiene una norma esplicita che proibisca a chiunque di interferire con il relitto di un aeromobile o con le altre evidenze necessarie all'inchiesta tecnica senza la preventiva autorizzazione dell'ANSV. L'Italia dovrebbe pertanto introdurre nel proprio ordinamento una specifica norma in tal senso.

e) Il numero degli investigatori dell'ANSV, a causa delle restrizioni imposte per legge, è insufficiente a garantire la tempestiva chiusura di tutte le inchieste tecniche. Peraltro, le stesse restrizioni di legge hanno costretto l'ANSV ad assumere alcuni investigatori altamente qualificati soltanto per limitati periodi di tempo. L'Italia, pertanto, dovrebbe consentire alla stessa ANSV di reclutare tutti gli investigatori necessari.