

5.4.5. L'avanzo di amministrazione

Il consistente avanzo di amministrazione registra, rispetto all'anno precedente, una ulteriore crescita (+2,35%), per effetto, principalmente, della notevole consistenza di cassa all'inizio dell'esercizio, cui, da un lato, occorre aggiungere l'eccedenza delle riscossioni sui pagamenti e, dall'altro, sottrarre il saldo negativo dei residui (405 mila euro):

PROSPETTO N. 8

(in migliaia di euro)

	2005	2006
Consistenza di cassa a inizio esercizio	9.857	10.525
riscossioni in c/competenza	4.718	4.468
riscossioni in c/residui	0	0
pagamenti in c/competenza	3.643	3.994
pagamenti in c/residui	407	407
Consistenza di cassa a fine esercizio	10.525	10.592
variazione %	6,78	0,64
residui attivi degli esercizi precedenti	0	0
residui attivi dell'esercizio	0	0
residui passivi degli esercizi precedenti	96	66
residui passivi dell'esercizio	476	339
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	9.953	10.187
variazione %	8,13	2,35

Se si considera il rapporto riscossioni/accertamenti, si ottiene il valore di 1,00 per il quadriennio 2003-2006 come *indicatore della velocità di riscossione delle entrate di competenza*.

Per le spese di competenza, il rapporto pagamenti/impegni fornisce, invece, la serie degli indici (0,88 nel 2005 e 0,92 nel 2006), da cui si evidenzia una sostanziale stabilità nell'utilizzazione dell'autorizzazione di spesa.

PROSPETTO N. 9

(in migliaia di euro)

	2005	2006
a. Riscossioni c/c	4.718	4.468
b. Accertamenti	4.718	4.469
c=a/b Velocità riscossione	1,00	1,00
d. Pagamenti	3.643	3.994
e. Impegni	4.120	4.334
f=d/e. Velocità pagamento	0,88	0,92

5.5. La gestione di Tesoreria

La provenienza delle fonti di entrata, allo stato riconducibili esclusivamente al contributo statale, comporta che le funzioni di tesoreria siano esercitate dalla Banca d'Italia, nel contesto della disciplina stabilita per la Tesoreria unica.

5.6. La gestione dei mutui

L'Agenzia sostiene gli oneri per il rimborso del mutuo acceso per l'acquisto della Sede, con un impegno di competenza per l'anno 2006 di euro 219.046,03, puntualmente pagato per cassa.

5.7. Considerazioni riepilogative sul risultato della gestione

Dai risultati generali, dall'analisi dei bilanci e dagli indicatori per il 2006 sono desumibili esiti non omogenei: si registra, infatti, un rilevante decremento dell'avanzo finanziario di competenza (-77,42%), un aumento dell'avanzo di amministrazione (+2,35%), del patrimonio netto (+1,32%) e un poco significativo incremento del saldo finale di cassa (+0,64%), con una sostanziale riduzione dell'utile di esercizio, che diminuisce di un ulteriore 14%, per l'incidenza degli oneri finanziari, connessi alle rate di pagamento del mutuo stipulato per l'acquisto dell'immobile, all'ammortamento dello stesso ed agli accresciuti oneri per il personale, dovuti alle ragioni prima analizzate. Infine, in assenza di residui attivi, quelli passivi diminuiscono del 29,19% (cfr. prospetto n. 7).

A proposito del dato sul patrimonio netto relativo all'anno 2006 (14.835.000) va evidenziato che esso non coincide con quello che si ottiene aggiungendo al patrimonio netto risultante a fine 2005 l'avanzo economico del 2006 (14.642.000 + 428.000= 15.070.000). L'Ente ha chiarito che tale apparente disallineamento è dovuto alla diminuzione della voce "Altre riserve" pari a 235 mila.

A chiusura dell'esercizio, l'avanzo di amministrazione è passato da 9,9 milioni di euro del consuntivo dell'anno precedente a 10,1 milioni (di cui 1.913 mila euro a destinazione vincolata), i quali possono in prospettiva costituire una riserva di disponibilità per il futuro solo per l'acquisto di ulteriori attrezzature tecniche e per l'integrazione di quelle già acquisite, in quanto l'ulteriore crescita della spesa per il personale conseguente all'assunzione – pure necessaria – di altri investigatori dovrà essere programmata con riferimento alle entrate correnti, che negli ultimi anni sono tuttavia diminuite per effetto della riduzione del contributo statale determinata dalle restrizioni di bilancio reiterate nelle leggi finanziarie.

I volumi delle entrate/uscite, in termini correnti nonché in conto capitale, sono stati i seguenti:

PROSPETTO n. 10

(in migliaia di euro)

	2005		2006	
	Importo	var. %	Importo	var. %
Movimenti correnti				
- entrate	4.114	-6,61	3.844	-6,56
- spese	3.285	-4,09	3.404	3,62
<i>Differenza</i>	829	-15,41	440	-46,92
Movimenti in c. capitale				
- entrate	0	0,00	0,50	0,00
- spese	231	-22,22	306	32,47
<i>Differenza</i>	-231	-22,22	-306	32,47

Le entrate correnti, anche se in diminuzione (-6,56%), si sono comunque rivelate sufficienti a coprire integralmente le corrispondenti spese, anche se in lieve aumento (3,62%), e – come evidenziato dal sottostante prospetto – risultano destinate in misura prevalente agli oneri per il personale (42,90%) ed alle spese per i consumi intermedi (17,06%). Rispetto al 2005, le spese per il personale sono aumentate come quota di assorbimento delle entrate correnti (dal 41,10% al 42,90%), mentre sono diminuite come importo assoluto.

Il *trend* di crescita delle *uscite correnti* - che, riferendosi principalmente alle spese di funzionamento, si presentano in gran parte rigide e fisiologicamente predisposte ad incrementarsi - ha subito una sostanziale stabilizzazione: si passa da 2,92 milioni nel 2002, a 3,30 nel 2003, a 3,4 milioni nel 2004, a 3,2 milioni nel 2005 e a 3,4 milioni nel 2006.

Prosegue il calo del *trend* delle spese in conto capitale, dopo gli investimenti fatti all'avvio dell'attività dell'Agenzia, che sono passate da 1,37 milioni nel 2002, a 542 mila euro nel 2003, a 297 mila euro nel 2004, a 231 mila nel 2005 con inversione di tendenza nel 2006, con 306 mila euro.

CAPITOLO 6**CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

- L’Agenzia svolge un ruolo fondamentale nell’assolvimento della missione attribuitale dalla normativa vigente, svolgendo indagini ed esprimendo raccomandazioni che incidono in modo determinante sulla sicurezza del traffico aereo e sulle condizioni di sicurezza che presiedono ad un ordinato ed affidabile sistema dell’aviazione civile.
- Le limitazioni che hanno influito sulla compiuta e tempestiva attivazione sono sostanzialmente riconducibili al blocco delle assunzioni, esteso al personale tecnico-investigativo connotato da professionalità specialistiche. Ciò nondimeno, l’impegno della struttura non ne è risultato condizionato, attese anche le responsabilità che gravano sull’Ente sul piano nazionale ed internazionale.
- Sui risultati della gestione finanziaria influiscono, oltre che le manovre di bilancio, i contratti collettivi di lavoro sottoscritti dall’ENAC, che si estendono al personale dell’Agenzia con riflessi oneri anche sulla contrattazione integrativa.
- La graduale erosione delle economie di bilancio originariamente realizzate, con il conseguente attingimento delle risorse sui risultati di amministrazione, comporta l’esigenza di una valutazione realistica e di una riconsiderazione delle risorse occorrenti per un integrale e soddisfacente adempimento dei compiti, anche in termini di tempestività, così come per la corretta allocazione delle spese del personale, i cui oneri devono trovare integrale copertura nel contesto delle spese correnti.
- Va positivamente apprezzato l’abbattimento dei costi correlati allo strumento consulenziale a supporto delle attività istituzionali.
- In relazione alle attività contrattuali per la fornitura di beni e servizi è altamente auspicabile una programmazione – anche pluriennale – in vista dell’implementazione del sistema informatico, tenuto conto delle esigenze di potenziamento, di sostituzione e di obsolescenza tecnica degli apparati, attesa anche la quota rilevante delle forniture assicurate con ricorso alla contrattazione negoziata, rispetto al contesto di fornitura garantito dal sistema CONSIP.
- Per quanto attiene agli scostamenti delle previsioni rispetto agli impegni di parte corrente, si ritiene suscettibile di miglioramento il quadro

previsionale, così prevenendo le intervenute e reiterate autorizzazioni in variazione del bilancio previsionale.

- o Va, in ogni caso registrato che la gestione dell'Ente viene assicurata secondo principi di correttezza giuscontabile.
- o La metodologia, recepita per il triennio 2006-2008 nell'Accordo integrativo in materia di compensi relativi alla quota individuale incrementativi della produttività, non appare congrua rispetto ai principi di ottimizzazione dell'efficienza gestionale, con riferimento all'anno 2007 ed in prima applicazione.



AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA
DEL VOLO (ANSV)

BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

ANSV AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DEL VOLO

DELIBERAZIONE N° 26/2007.

Oggetto: approvazione del rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2006.

Il Collegio

nella riunione del 19 aprile 2007,

visto l'art. 6 del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66;

visto l'articolo 8 del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66;

visto l'art. 15 del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66;

visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97;

visto il Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'Agenzia;

udita la relazione del Presidente;

udita la relazione del Collegio dei revisori dei conti, che ha espresso parere favorevole al provvedimento;

preso atto che la votazione ha dato il seguente risultato:
votanti 4; favorevoli 4; contrari /; astenuti /;

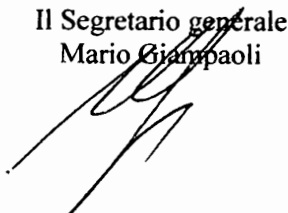
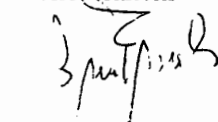
delibera

quanto segue.

1. Di approvare la relazione del Presidente al rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2006, prendendo atto nel contempo della relazione del Collegio dei revisori dei conti. La relazione del Presidente e quella del Collegio dei revisori dei conti vengono allegate alla presente deliberazione, di cui fanno parte integrante.

2. Di approvare il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2006, costituito dal conto di bilancio, che presenta un avanzo di amministrazione di euro 10.186.822,38, dal conto economico e dalla situazione patrimoniale, secondo gli allegati prospetti che fanno parte integrante della presente deliberazione.

Roma, 19 aprile 2007

Il Segretario generale
Mario GiampaoliIl Presidente
Bruno Franchi

RELAZIONE AL RENDICONTO GENERALE 2006

1. Considerazioni generali sull'attività svolta nel 2006.

1.1. Nel 2006 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) 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 ha continuato 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 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 in passato, 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 2006. 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.

Al 31 dicembre 2006 l'organico era 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 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 rinnovato, 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.

1.2. In ottemperanza a quanto previsto dal decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, l'ANSV ha 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 web 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.

17
-3-

Il «Sistema di segnalazione volontaria» rappresenta una novità per l'Italia, sia sotto il profilo giuridico che sotto quello culturale: una volta a regime, rappresenterà un efficace sistema di prevenzione al fine del miglioramento della sicurezza del volo.

1.3. 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 indagini soltanto l'ANSV, quest'ultima ha, per legge, il totale controllo su tutti gli elementi necessari all'investigazione; per contro, qualora sul medesimo evento indagini 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), indagano 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 ostacolano il regolare e tempestivo svolgimento delle inchieste tecniche di competenza dell'ANSV, nel caso in cui sullo stesso evento indagini anche l'Autorità giudiziaria.

2/2/06

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 CVR¹; 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 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.*

L'ANSV - nel prendere atto che i citati rilievi coincidono con quanto la stessa ha ripetutamente rappresentato nelle dovute sedi istituzionali già prima dell'*audit* ICAO - si è impegnata con quest'ultima a promuovere, a livello governativo e parlamentare, le necessarie iniziative per la soluzione delle questioni sollevate. Ciò non soltanto per rimuovere quanto prima dall'ordinamento interno le difformità riscontrate dall'ICAO rispetto alla normativa internazionale

¹ CVR (Cockpit Voice Recorder): la "scatola nera" che registra le voci ed i suoni nella cabina di pilotaggio.

5/5

(ed evitare così all'Italia penalizzazioni nell'ambito dell'aviazione civile internazionale, che ne danneggerebbero l'immagine e gli interessi), ma anche e soprattutto a vantaggio della prevenzione.

1.4. I positivi rapporti di collaborazione stabiliti negli anni precedenti con tutte le Istituzioni aeronautiche italiane (Aeronautica Militare, ENAC ed Aero Club d'Italia), con l'ENAV S.p.A. nonché con la maggior parte degli operatori del comparto aeronautico sono continuati anche nel 2006, fermi restando i rispettivi ruoli istituzionali.

Tali rapporti, peraltro, si sono intensificati in occasione del citato *audit* fatto dall'ICAO al sistema aviazione civile italiano, per assicurare il regolare e corretto svolgimento dell'*audit* stesso, nonché per coordinare le rispettive azioni relativamente a fasi dell'*audit* di comune interesse.

Risultati soddisfacenti continuano a dare i protocolli di intesa conclusi dall'ANSV con l'ENAC, con l'ENAV S.p.A. e con l'Aeronautica Militare, finalizzati a dare piena attuazione alle disposizioni del decreto legislativo n. 66/1999 in tema di segnalazioni degli eventi relativi alla sicurezza del volo. Ciò ha consentito all'ANSV di acquisire, negli anni, un crescente numero di eventi segnalati, che favorisce una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo.

Rapporti improntati alla massima collaborazione nell'interesse della sicurezza del volo sono stati mantenuti pressoché quotidianamente anche con le Autorità investigative straniere, con le quali l'ANSV si è confrontata nell'ambito di inchieste coinvolgenti aeromobili stranieri o aeromobili italiani incorsi in incidenti o in inconvenienti gravi all'estero.

Sempre per quanto concerne i rapporti con le Autorità investigative straniere, va segnalato che nel 2006 sono state avviate, interessando il Ministero degli affari esteri, le procedure per l'adesione (poi avvenuta nel febbraio 2007) all'*ECAC Code of Conduct on cooperation in the field of civil aviation accident and incident investigations*. Il codice di condotta in questione ha lo scopo di ottimizzare le risorse di cui dispongono gli Stati ECAC (European Civil Aviation Conference) per lo svolgimento delle inchieste tecniche aeronautiche, al fine di migliorare, sotto il profilo operativo, la collaborazione tra gli stessi Stati nel rispetto di quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dalla direttiva comunitaria 94/56/CE. Tale accordo, in particolare, favorisce una maggiore integrazione, in ambito europeo, tra le Autorità investigative nazionali, consentendo anche scambi di esperienze professionali e supporto tecnico, laddove richiesto, nello svolgimento delle inchieste aeronautiche.

1.5. In ordine ai rapporti esistenti con l'Autorità giudiziaria, ci si limita a rappresentare che il regolare svolgimento di alcune importanti inchieste tecniche dell'ANSV, di rilevanza internazionale, è stato ritardato dalla confliggente normativa del codice di procedura penale, che ha fortemente penalizzato l'efficace svolgimento dell'attività di prevenzione. Sul punto si richiamano le osservazioni formulate dall'ICAO nel corso del citato *audit* al sistema aviazione civile italiano.

Al riguardo, l'ANSV ha rappresentato nelle competenti sedi istituzionali la necessità di rivedere l'attuale ordinamento giuridico, al fine di assicurare all'inchiesta tecnica di propria competenza almeno pari dignità rispetto all'inchiesta di competenza dell'Autorità giudiziaria, laddove sussistano i presupposti per l'apertura, in parallelo, delle due inchieste (eventi aeronautici in cui sia ravvisabile l'esistenza di un reato).

In particolare, l'ANSV ha ribadito la necessità che il regolare e tempestivo svolgimento dell'inchiesta tecnica non sia condizionato dalle norme che regolano l'indagine preliminare del pubblico ministero: ciò al fine di accertare in tempi brevi le cause di un evento in un'ottica di prevenzione, nel superiore interesse della sicurezza del volo e quindi della tutela della pubblica incolumità.

1
2