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'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").

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 delle infrastrutture e 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'Allegato 13 ICAO.

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. A seguito del citato decreto legislativo n. 213/2006, l'ANSV, nei termini previsti per legge, ha istituito il Sistema di segnalazione volontaria, estesamente descritto nel Rapporto informativo 2006.

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'Allegato 13 ICAO.

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 ICAO.

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

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 2008.

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.

A completamento del Rapporto informativo, in allegato allo stesso, sono prodotte le raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV nel corso del 2008.

PAGINA BIANCA

PARTE PRIMA

LA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA DELL'ANSV

1. Profili organizzativi

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 per il 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 gli 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.

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

I dati pubblicati, relativi all'anno 2008, "fotografano" oggettivamente la realtà italiana, rappresentando, come quelli pubblicati nei Rapporti informativi precedenti, un significativo - e per certi aspetti unico - 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.

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

In termini di organico, anche nel 2008 la situazione dell'ANSV è stata fortemente critica. Tale criticità trova le sue origini nelle 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, ponendo limiti sempre più restrittivi pure alle 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, come rilevato anche autorevolmente dalla Corte dei Conti, 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.
La suddetta situazione di criticità ha determinato ripercussioni non soltanto sullo svolgimento dell'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione, ma anche sul tempestivo completamento delle inchieste tecniche.

In particolare, al 31 dicembre 2008, il personale in servizio presso l'ANSV ammontava complessivamente a 19 unità, a fronte delle 22 presenti alla stessa data del 2007.
Al riguardo, va anche segnalato che nel corso del 2008, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art. 74, comma 1, della legge 6 agosto 2008, n. 133, si è provveduto alla rideterminazione della dotazione organica del personale dell'ANSV, stando attenti sia a salvaguardare, tramite la conservazione delle posizioni giuridiche attualmente occupate, i posti di lavoro del personale già in servizio, sia a non compromettere l'assolvimento dei compiti di istituto, mantenendo invariato il numero dei tecnici investigatori (12). A seguito della rideterminazione operata, la dotazione organica dell'ANSV prevede attualmente 46 unità di personale (di cui 12 con la qualifica di tecnici investigatori), rispetto alle 52 previste in precedenza. La riduzione della spesa complessiva derivante dalla riduzione di personale in organico è stata di oltre 299 mila euro, che è superiore a quella prevista dalla legge n. 133/2008.

In tale contesto va preso favorevolmente atto che nella riunione del Consiglio dei Ministri tenutasi in data 13 novembre 2008 è stato affrontato il problema della criticità dell'organico di personale dell'ANSV, dando mandato al Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione di risolvere la problematica in questione. A seguito di tale mandato, sulla base delle disposizioni impartite dal Ministro e delle risultanze del concorso a suo tempo bandito, l'ANSV è stata autorizzata ad assumere, con il decreto del Presidente della Repubblica del 14 gennaio 2009, 9 unità di personale tecnico investigativo, a tempo indeterminato. Con tali assunzioni l'ANSV potrà completare l'organico del personale tecnico investigativo, il cui rapporto di lavoro sarà unicamente a tempo indeterminato.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalata l'ulteriore riduzione del contributo statale, passato dai 3.223.491 euro del 2007 ai 3.095.584 del 2008[1]. In merito, va ricordato che l'ANSV non dispone di fonti proprie di provento, diversamente da altri soggetti istituzionali aeronautici: l'unica entrata è infatti rappresentata dallo stanziamento dello Stato fissato nella tabella C allegata alla legge finanziaria, che, peraltro, viene ridotto nel corso di ogni anno da provvedimenti in materia di finanza pubblica successivi alla stessa legge finanziaria (nel 2008, la differenza, in negativo, tra la somma prevista nella tabella C allegata alla relativa legge finanziaria e quella effettivamente stanziata a favore dell'ANSV, è stata superiore ai 666 mila euro: somma prevista euro 3.762.000, somma effettivamente stanziata euro 3.095.584).

Lo stanziamento attuale è ben lontano dall'importo di cui l'ANSV avrebbe effettivamente necessità 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[2], 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.

In occasione dell'approvazione del bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2009, l'ANSV ha evidenziato la criticità della situazione finanziaria, in conseguenza dell'assottigliarsi progressivo delle entrate. Il sostentamento dell'Agenzia è assicurato solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico. Considerando solvibili soltanto le spese fisse ed obbligatorie ed

[1] Andamento, in euro, del contributo definitivo dello Stato: 5.164.568 nel 2001, 4.931.709 nel 2002, 4.660.000 nel 2003, 4.374.000 nel 2004, 4.111.000 nel 2005, 3.842.000 nel 2006, 3.223.491 nel 2007, 3.095.584 nel 2008.

[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.

ipotizzando, già a partire dal 2009, l'azzeramento degli investimenti e un importo simbolico della spesa per l'acquisizione di beni e servizi, si arriva al completo esaurimento dell'avanzo già nel 2011. E' dunque evidente che si rende necessario un intervento degli organi di Governo per incrementare il dato dell'entrata, perché se le previsioni elaborate per il triennio 2009-2011 dovessero essere confermate, l'esistenza stessa dell'ANSV rischierebbe di essere compromessa.

2. I rapporti con le altre istituzioni italiane

I positivi rapporti di collaborazione stabiliti negli anni precedenti con tutte le istituzioni aeronautiche italiane (Aeronautica Militare, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ed Aero Club d'Italia), con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con l'ENAV S.p.A., nonché con la maggior parte degli operatori del comparto aeronautico sono continuati anche nel 2008, fermi restando i rispettivi ruoli istituzionali. La radicalizzazione ad ogni livello della cultura della sicurezza del volo impone infatti - pur nel rispetto dei ruoli - la massima collaborazione tra tutti i soggetti che, a vario titolo, operano nel contesto aeronautico nazionale ed internazionale.

Anche nel 2008 i protocolli di intesa a suo tempo 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, si sono confermati come un importante strumento per favorire l'assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV stessa.
La piena attuazione delle previsioni contenute nei suddetti protocolli ed una crescente collaborazione degli operatori aeronautici hanno infatti 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.

Sul finire del 2008 è stato predisposto il testo pressoché definitivo del protocollo di intesa tra l'ANSV ed il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, alla firma nei primi mesi del 2009. Tale protocollo - oltre a prevedere le modalità di segnalazione all'ANSV degli eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo di cui il Corpo delle Capitanerie di porto sia venuto a conoscenza - individua anche forme di reciproca collaborazione istituzionale e di formazione/aggiornamento del rispettivo personale in specifici settori di interesse.

3. I rapporti con le istituzioni straniere

Rapporti di collaborazione nell'interesse della sicurezza del volo sono stati mantenuti pressoché quotidianamente anche con le autorità dell'aviazione civile straniere nonché con quelle preposte allo svolgimento delle inchieste tecniche, 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.

Nel corso del 2008 è stata inoltre intensificata la partecipazione dell'ANSV alle riunioni del Group of Experts on Air Accident Investigation, che fa capo all'ECAC (European Civil Aviation Conference), con il preciso obiettivo di dare un positivo contributo di idee, basato sulla significativa esperienza acquisita in ambito italiano, alla revisione, ormai imminente, della normativa comunitaria in materia di inchieste su incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, che dovrebbe comportare la sostituzione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994 con un regolamento comunitario direttamente applicabile a livello di ordinamenti nazionali.

In tale contesto propositivo, si pone pure la partecipazione dell'ANSV (il cui rappresentante era a capo della delegazione italiana) all'Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting dell'ICAO tenutosi a Montréal dal 13 al 18 ottobre 2008, nel corso del quale sono state assunte importanti decisioni in ordine alla modifica dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, che tengono anche conto delle proposte avanzate dall'Italia.

4. I rapporti con l'autorità giudiziaria

L'ICAO, nel 2006, a seguito dell'*audit*[3] condotto al sistema aviazione civile italiano, aveva evidenziato alcune criticità presenti nell'ordinamento italiano. In particolare, aveva evidenziato le limitazioni che all'inchiesta tecnica dell'ANSV (e conseguentemente all'attività di prevenzione) 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.

Va qui ricordato che non è la prima volta che l'Italia viene additata, a livello internazionale, tra i Paesi che non rispettano, a causa del vigente ordinamento di procedura penale e dell'atteggiamento di taluni magistrati, la normativa internazionale in materia di inchieste tecniche aeronautiche, con conseguenti gravi pregiudizi, in ambito nazionale ed internazionale, per l'attività di prevenzione e quindi di tutela della pubblica incolumità. Già nel 1989, infatti, il cosiddetto Rapporto Wilkinson

[3] Per una più ampia disamina dei risultati dell'*audit* in questione si rinvia al Rapporto informativo 2006.

(Cooperation and Shared Utilisation of Available Resources in Aircraft Accident Investigation), elaborato per conto della Commissione europea, aveva stigmatizzato il fatto che un magistrato italiano avesse posto sotto sequestro i registratori di bordo di un aeromobile incidentato, impedendone, per un considerevole lasso di tempo, la decodifica dei dati contenuti. Una situazione per certi versi analoga si è verificata anche all'inizio del 2009, quando, a seguito di un grave incidente aereo, la competente autorità giudiziaria non ha dato all'ANSV "immediato accesso" ai registratori di volo dell'aeromobile coinvolto nell'incidente in questione, così come previsto dall'art. 10, comma 2, lettera b), del d.lgs. n. 66/1999.

L'ICAO, in particolare, a seguito del citato *audit* del 2006, ha rilevato quanto segue: «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 ritardare in maniera significativa o addirittura impedire l'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 l'incondizionato accesso a tutti gli elementi necessari allo svolgimento dell'inchiesta tecnica.».

In più occasioni l'attività di prevenzione svolta dall'ANSV è stata fortemente penalizzata dalle norme del codice di procedura penale e dall'atteggiamento di taluni magistrati, che può derivare:

a) da inadeguata conoscenza delle norme nazionali, comunitarie ed internazionali che disciplinano lo svolgimento delle inchieste aeronautiche;
b) dal subordinare le esigenze di prevenzione rispetto a quelle di repressione dei reati, ancorché le esigenze di prevenzione (e quindi di tutela della pubblica incolumità) coincidano con la salvaguardia di interessi primari, di rilievo costituzionale, pari ordinati, quanto meno, a quelli che presiedono all'accertamento delle responsabilità penali e civili;
c) dall'avvalersi di consulenti tecnici non sempre all'altezza del delicato incarico assegnato.

In tale contesto, l'ANSV ha continuato, anche nel 2008, ad insistere nelle sedi preposte sulla esigenza di revisione del vigente ordinamento italiano, al fine di renderlo pienamente compatibile, come richiesto dall'ICAO, con le previsioni dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e più in generale con le esigenze di prevenzione.

L'ANSV, in particolare, ritiene che si debba:

a) garantire piena dignità all'inchiesta tecnica dell'ANSV, che, sulla base dell'ordinamento aeronautico nazionale, comunitario ed internazionale, è l'unica istituzione italiana titolata ad accertare le cause degli incidenti e dei mancati incidenti aerei occorsi nel territorio dello Stato;
b) garantire una tempestiva ed efficace azione di prevenzione nel settore dell'aviazione civile, a tutela della pubblica incolumità, consentendo all'ANSV, nel contemporaneo avvio delle indagini di competenza dell'autorità giudiziaria, di disporre incondizionatamente e tempestivamente di tutti gli elementi necessari al regolare e proficuo svolgimento dell'inchiesta tecnica, fra cui l'immediato accesso ai luoghi ed alle cose dell'incidente, libero dai condizionamenti implicati dal sequestro penale;
c) assicurare il pieno e tempestivo rispetto anche da parte dell'autorità giudiziaria degli impegni assunti in ambito internazionale dall'Italia in ordine a quanto previsto dalla Convenzione di Chicago e dal relativo Allegato 13.

Va comunque favorevolmente preso atto che si cominciano ad avere i primi riscontri positivi alle iniziative intraprese dall'ANSV. Si segnala, in particolare, quanto segue.

a) Nelle more delle modifiche auspicate dall'ANSV, alcuni magistrati, in pendenza delle due inchieste (quella tecnica e quella penale), hanno comunque individuato, nel contesto del vigente ordinamento, delle soluzioni interpretative che non comprimono le esigenze di prevenzione rispetto a quelle di accertamento di eventuali responsabilità, consentendo così all'ANSV di svolgere, senza penalizzazioni, l'inchiesta tecnica di competenza a fini di prevenzione.
b) La Presidenza del Consiglio dei Ministri - alla luce delle criticità messe in luce dall'*audit* ICAO del 2006 ed a seguito delle tre raccomandazioni di sicurezza (n. ANSV-28/443-05/16/A/07, n. ANSV-29/443-05/17/A/07 e n. ANSV-30/443-05/18/A/07)[4] indirizzate

[4] La prima raccomandazione - prendendo lo spunto dal fatto che, sulla base del vigente ordinamento, l'autorità giudiziaria può ritardare o impedire l'acquisizione da parte dell'ANSV di elementi fondamentali per lo svolgimento dell'inchiesta tecnica, con gravi ripercussioni in termini di prevenzione nell'interesse della sicurezza del volo - invita ad intraprendere le necessarie iniziative legislative per garantire la possibilità all'ANSV, pur in pendenza dell'inchiesta dell'autorità giudiziaria, di avere immediato ed incondizionato accesso a tutti gli elementi necessari (*in primis*, ai dati contenuti nei registratori di bordo di un aeromobile) allo svolgimento dell'inchiesta tecnica.
La seconda raccomandazione invita ad intraprendere le necessarie iniziative legislative tese a garantire, in Italia, ai rappresentanti accreditati ed ai relativi consulenti degli enti stranieri preposti allo svolgimento delle inchieste tecniche, il tempestivo riconoscimento dei diritti contemplati dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, anche in presenza dell'inchiesta dell'autorità giudiziaria.
La terza raccomandazione riguarda invece un problema che, per la sua delicatezza, è particolarmente sentito dall'ANSV: si tratta dell'utilizzazione del contenuto del CVR per finalità diverse dalla prevenzione. In merito, la