

Tali elementi hanno avuto diretto riflesso nella diminuzione del patrimonio netto (da 14.835 a 14.191 euro) esattamente corrispondente al disavanzo economico registrato al termine dell'esercizio (-644 mila euro).

5.6. I conti d'ordine.

I conti d'ordine riguardano la cassa economale nonché le trattenute e le ritenute varie, che costituiscono il 90% del totale.

5.7. La gestione dei residui.

In assenza di residui attivi, il saldo è negativo per 426 mila euro, con lieve aumento del 5,18% rispetto al 2006 (405 mila euro), corrispondente all'importo dei residui passivi, di cui 398 mila di competenza (94%) e 28 mila (6%) relativi agli esercizi precedenti.

Nel 2007 sui residui *passivi* di competenza incide soprattutto la gestione di parte corrente (67%), mentre la gestione di parte capitale incide solo per il 15% e quella delle partite di giro per il 18%.

5.8. La situazione amministrativa.

Il consistente avanzo di amministrazione registra, rispetto all'anno precedente, una riduzione come risulta dal seguente prospetto:

PROSPETTO N. 6*(in migliaia di euro)*

	2006	2007
Consistenza di cassa a inizio esercizio	10.525	10.592
riscossioni in c/competenza	4.468	3.898
riscossioni in c/residui	0	0
pagamenti in c/ competenza	3.994	4.111
pagamenti in c/residui	407	360
Consistenza di cassa a fine esercizio	10.592	10.019
variazione %	0,64	-5,41
residui attivi degli esercizi precedenti	0	0
residui attivi dell'esercizio	0	0
residui passivi degli esercizi precedenti	66	28
residui passivi dell'esercizio	339	399
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	10.187	9.593
variazione %	2,35	-5,83

5.9. La gestione di Tesoreria.

La provenienza delle fonti di entrata, attualmente 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.

5.10. 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 2007 di euro 231.259,21, puntualmente pagato per cassa.

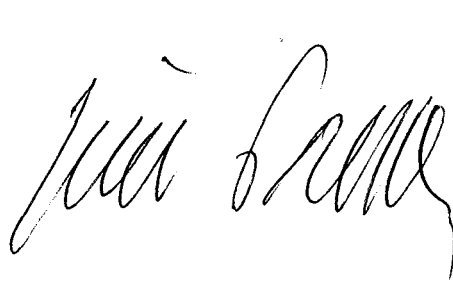
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

- Per la prima volta dall'istituzione dell'Agenzia, si sono registrati un disavanzo finanziario di competenza, con conseguente decremento dell'avanzo di amministrazione, del patrimonio netto e del saldo di casa, ed un disavanzo economico, dovuto all'incidenza degli oneri finanziari per ammortamento mutuo ed agli accresciuti oneri per il personale.
- Infatti dall'analisi dei bilanci e dagli indicatori per il 2007 emergono esiti chiaramente riduttivi: si registra, infatti, per la prima volta dall'istituzione dell'Agenzia, un disavanzo finanziario di competenza (611 mila euro), un decremento dell'avanzo di amministrazione (-594 mila euro pari a -5,83%), del patrimonio netto (-4,34%), con un disavanzo economico di 644 mila euro 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 di competenza aumentano di circa il 18%.
- A chiusura dell'esercizio, l'avanzo di amministrazione è passato da 10,2 milioni di euro del consuntivo dell'anno precedente a 9,6 milioni di euro (di cui 2,025 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.
- L'Agenzia svolge un ruolo fondamentale nell'assolvimento della missione attribuita 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, in un contesto normativo ed operativo internazionale.
- Le limitazioni che hanno influito sulla compiuta e tempestiva attivazione sono sostanzialmente riconducibili al blocco delle assunzioni, esteso al

- 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 ha comportato un arretrato nelle attività che, attese anche le responsabilità che gravano sull'Ente sul piano nazionale ed internazionale, dovrà essere eliminato con le previste nuove assunzioni.
- Le predette difficoltà sono state avviate a concreta soluzione con l'assunzione di nuovo personale tecnico-investigativo, peraltro a decorrere dal 2009.
- 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 di ulteriori oneri per effetto della contrattazione integrativa.
- La metodologia, recepita per il triennio 2006-2008 nell'Accordo integrativo in materia di compensi relativi alla quota individuale incrementativa della produttività, è stata conclusivamente ricondotta ai principi di ottimizzazione dell'efficienza gestionale, con riferimento all'anno 2007 ed in prima attuazione.
- La riserva di disponibilità offerta dall'avanzo di amministrazione potrà essere destinata, per il futuro, esclusivamente ad investimenti di attrezzature tecniche.
- 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 il ricorso assai contenuto allo strumento consulenziale per attività istituzionali, fatto salvo il supporto delle attività amministrative della contabilità, peraltro da considerare in termini di complessiva economicità ed oggettivamente configurabili come prestazioni di servizio.
- 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, ed attesa altresì la quota rilevante delle forniture assicurate con ricorso alla contrattazione negoziata, rispetto al contesto di fornitura garantito dal sistema CONSIP.

- La stabilità raggiunta sotto i profili del funzionamento e degli investimenti, nei limiti delle risorse finanziarie dell'Agenzia e nel lungo termine, appare, peraltro, condizionata da una prospettiva regressiva, rifluente sulla stessa funzionalità dell'Ente e sulla futura possibilità di ulteriori e necessari sviluppi operativi e funzionali, come rilevato anche nella precedente relazione.
- Nonostante la riduzione dei costi dell'esercizio 2007 a causa del contenimento delle spese di funzionamento, la riduzione delle voci attive, con il rilevante riflesso del riversamento all'entrata dello Stato – classificabile come onere straordinario – incrementa la perdita di esercizio rispetto al precedente esercizio 2006.
- Va registrato che la gestione dell'Ente viene assicurata secondo metodi di correttezza giuscontabile.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luigi C..." with a stylized flourish at the end.

PAGINA BIANCA

**AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DEL VOLO (ANSV)**

ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

DELIBERAZIONE N° 19/2008.

Oggetto: approvazione del rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2007.

Il Collegio

nella riunione del 24 aprile 2008,

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 positivo al provvedimento;

sentito il Segretario generale;

preso atto che la votazione ha dato il seguente risultato:

votanti 3; favorevoli 3; contrari /; astenuti /;

delibera

quanto segue.

1. Di approvare la relazione del Presidente al rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2007, 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 2007, costituito dal conto di bilancio, che presenta un avanzo di amministrazione di euro 9.593.225,47, dal conto economico e dalla situazione patrimoniale, secondo gli allegati prospetti che fanno parte integrante della presente deliberazione.

Roma, 24 aprile 2008

Il Segretario generale
Mario Ciampoli

Il Presidente
Bruno Franchi

RELAZIONE AL RENDICONTO GENERALE 2007

1. Considerazioni generali sull'attività svolta nel 2007.

1.1. Nel 2007 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) 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 2007, 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, economico, accademico, nonché agli stessi utenti del trasporto aereo.

Come già rilevato in passato, si deve rappresentare che anche nel 2007 l'impegno profuso dall'ANSV nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali non è stato adeguatamente supportato.

In termini di bilancio, infatti, va segnalata l'ulteriore riduzione del contributo statale, passato dai 3.842.000 euro del 2006 ai 3.223.491 euro del 2007¹. 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. Lo stanziamento attuale è ben lontano

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.

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 ENAC², 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 termini di organico, la situazione dell'ANSV continua ad essere 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, nonché ponendo anche limiti 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.

L'attuale situazione di criticità sta peraltro avendo 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 2007, il personale in servizio presso l'ANSV ammontava complessivamente a 22 unità, a fronte delle 52 previste dalla pianta organica. Le carenze più consistenti si concentrano proprio nell'area preposta allo svolgimento delle inchieste tecniche e dell'attività di studio a fini di prevenzione.

Per risolvere la problematica della carenza di organico, l'ANSV ha intrapreso a livello istituzionale numerose iniziative, che hanno trovato un primo positivo riscontro nel nulla osta rilasciato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della funzione pubblica all'avvio delle procedure concorsuali per l'assunzione, con contratto di lavoro a tempo indeterminato, di personale con la qualifica di tecnico investigatore e di tre dirigenti di seconda fascia. A seguito del citato nulla osta, l'ANSV, nel 2007, ha pubblicato nella Gazzetta Ufficiale i bandi di concorso pubblico per il reclutamento di: n. 6 tecnici investigatori, n. 2 dirigenti tecnici di seconda fascia, n. 1 dirigente amministrativo di seconda fascia.

Inoltre, c'è da segnalare che con il DPR 29 novembre 2007 l'ANSV è stata autorizzata ad assumere una unità di personale amministrativo della categoria C1, idonea in una graduatoria (già approvata) del Ministero dell'economia e delle finanze.

Alla luce di quanto testé rappresentato, si pone l'assoluta necessità che l'ANSV venga tempestivamente autorizzata all'assunzione del personale risultato vincitore nei suddetti concorsi pubblici, così da consentirle di potenziare, almeno in parte, il proprio organico, per far fronte, in maniera più adeguata, alla considerevole mole di lavoro.

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» (*voluntary report*), strutturato in modo tale da tutelare la riservatezza di chi abbia 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.

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.

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 n. 213/2006.

Il numero delle segnalazioni volontarie sino ad oggi pervenute all'ANSV non è considerevole; probabilmente, rappresentando l'istituto del *voluntary report* una novità nel contesto aeronautico italiano, che comporta anche una modifica di atteggiamenti culturali nel campo della sicurezza del volo, è necessario, come per tutte le novità di un certo impatto, un periodo abbastanza lungo perché se ne percepisca l'importanza a fini di prevenzione. E' anche possibile che alcune componenti del sistema aeronautico, nonostante le iniziative intraprese dall'ANSV, continuino ad ignorare l'esistenza del sistema delle segnalazioni volontarie o non siano state adeguatamente sensibilizzate dalle rispettive organizzazioni sull'importanza dello stesso. Al riguardo, l'ANSV sta esaminando le ulteriori iniziative da intraprendere proprio al fine di rimuovere eventuali ostacoli all'affermazione, anche in Italia, del suddetto sistema.

1.3. 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 2007, 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 2007 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.

Da segnalare, nel 2007, anche l'avvio della fase di attuazione degli accordi di collaborazione scientifica e didattica conclusi dall'ANSV con il Dipartimento di meccanica e aeronautica dell'Università "La Sapienza" di Roma, con il Dipartimento di ingegneria aerospaziale del Politecnico di Milano e con il Dipartimento di tecnologie ed infrastrutture aeronautiche dell'Università di Palermo. Tali accordi puntano, tra l'altro, a dare attuazione a quanto previsto dal decreto legislativo n. 66/1999, laddove è prevista la possibilità, per l'ANSV, di avvalersi, sulla base di specifiche convenzioni, delle risorse in dotazione ad altri enti ed istituzioni, tra cui, appunto, le Università. In particolare, i suddetti accordi mirano a favorire lo sviluppo di una diffusa cultura nel campo della sicurezza del volo, nonché a contribuire alla formazione nel campo della prevenzione di studenti e di neolaureati particolarmente qualificati. Essi mirano altresì a favorire lo sviluppo di studi e ricerche finalizzati ad incrementare la sicurezza del volo nonché l'aggiornamento professionale del personale dell'ANSV in specifici settori di interesse.

A seguito della conclusione di uno specifico accordo, sono state inoltre gettate le premesse per una positiva collaborazione tra l'ANSV ed il Dipartimento di medicina legale-Sezione aeromedica forense dell'Università di Roma "La Sapienza", al fine di dare piena attuazione, così come sancito dall'art. 827 del codice della navigazione, alle previsioni normative contenute nell'Annesso 13 ICAO, in particolare per quanto concerne le previsioni 5.9 (*Autopsy examinations*) e 5.9.1 (*Medical examinations*).

1.4. Rapporti di collaborazione nell'interesse della sicurezza del volo sono stati mantenuti pressoché quotidianamente anche con le Autorità dell'aviazione civile straniera 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.

Per quanto concerne proprio i rapporti con le Autorità straniere preposte allo svolgimento delle inchieste tecniche va tuttavia segnalato che, nel corso del 2007, a margine di una inchiesta condotta dall'ANSV, sono sorti dei dubbi sulla coerenza di alcune previsioni relative ai diritti degli Stati stranieri contenute nella normativa ICAO inerente le investigazioni aeronautiche (Annesso 13 ICAO e relativi Doc.). Tale normativa prevede che le inchieste tecniche debbano essere condotte da un soggetto che dia garanzie di terzietà rispetto al proprio sistema aviazione civile, da un soggetto, cioè, che sia, in sostanza, al di sopra delle parti. Allo stesso tempo riconosce a determinati Stati, coinvolti a vario titolo in un evento (in quanto Stati di immatricolazione, di progettazione, di costruzione dell'aeromobile o dell'operatore), di accreditare un proprio rappresentante nell'inchiesta condotta da un altro Stato.

Il problema è rappresentato dal fatto che non sempre i rappresentanti accreditati degli Stati stranieri danno effettive garanzie di terzietà: in molti Stati, infatti, le inchieste tecniche aeronautiche - come peraltro avveniva in passato anche in Italia, prima della istituzione dell'ANSV - continuano ad essere svolte dagli stessi organismi che sono preposti anche alla regolazione ed al controllo dei rispettivi sistemi dell'aviazione civile. Pertanto, può succedere che nell'inchiesta tecnica condotta da una Autorità investigativa indipendente (come è ad esempio l'ANSV) siano accreditati, in virtù della richiamata normativa ICAO, rappresentanti dello stesso organismo straniero che ha certificato l'operatore il cui aeromobile sia stato coinvolto nell'evento oggetto di indagine.

Questa situazione anomala, che può incidere negativamente sull'attività di prevenzione, va corretta, per evitare che Autorità investigative indipendenti siano costrette, in virtù della citata normativa ICAO, a confrontarsi con soggetti investigativi che non presentino quei requisiti di terzietà necessari ad assicurare una obiettiva analisi dei fatti e delle cause di un incidente. Si impone quindi, a livello ICAO, una riflessione sulla opportunità di modificare la normativa relativa alle inchieste tecniche, contemplando la possibilità, per lo Stato che conduce una inchiesta, di non accettare l'accreditamento di rappresentanti designati da altri Stati quando tali rappresentanti non diano - sulla base del rispettivo ordinamento giuridico - le garanzie di terzietà necessarie ad assicurare una obiettiva analisi dei fatti e delle cause di un incidente. Fermo restando, per tali Stati, l'obbligo di fornire ugualmente tutte le informazioni richieste dallo Stato che conduce l'inchiesta. E' una riflessione che l'ANSV intende approfondire e portare con determinazione all'attenzione dell'ICAO.

1.5. Nel 2007 l'ANSV ha aderito all'*ECAC Code of Conduct on cooperation in the field of civil aviation accident and incident investigations*. Tale codice di condotta 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 ICAO 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.

1.6. 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

³ Per una più ampia disamina dei risultati dell'*audit* in questione si rinvia al Rapporto informativo relativo all'attività svolta dall'ANSV nel 2006.

evidenziato le limitazioni che all'inchiesta tecnica dell'ANSV 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. Inoltre, aveva evidenziato - tra l'altro - la non coerenza del suddetto ordinamento con le previsioni contenute nell'Annesso 13 ICAO relative alla protezione ed alla non diffusione dei dati contenuti nel CVR⁴.

Le criticità rappresentate in materia dall'ICAO sono ampiamente condivise dall'ANSV, che anche nel 2007 ha in più sedi rappresentato i limiti posti soprattutto dal codice di procedura penale all'attività di prevenzione. In alcuni casi, l'ANSV non ha infatti avuto tempestivo accesso ad alcuni dati importanti per le proprie inchieste ed anche i diritti degli Stati stranieri sono stati condizionati dalle norme del codice di procedura penale. Ciò ha fortemente penalizzato l'efficace e tempestivo svolgimento proprio dell'attività di prevenzione.

Alla luce di quanto sopra rappresentato e delle problematiche in tal senso manifestatesi nel corso di una complessa inchiesta di rilevanza internazionale⁵, l'ANSV ha ritenuto opportuno emanare nel 2007, per la prima volta da quando è stata istituita, tre raccomandazioni di sicurezza in materia indirizzate al Ministero della giustizia italiano, oltre che a quello dei trasporti.

La prima raccomandazione - prendendo lo spunto dal fatto che, sulla base del vigente ordinamento, l'Autorità giudiziaria può impedire o ritardare 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'Annesso 13 ICAO, 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 raccomandazione dell'ANSV invita ad intraprendere le necessarie iniziative legislative per modificare il vigente ordinamento italiano, rendendolo coerente con le previsioni 5.12 e 5.12.1 dell'Annesso 13 ICAO. In particolare, tali iniziative legislative dovrebbero puntare a stabilire il principio secondo cui le registrazioni contenute nel CVR, le registrazioni radio relative alle comunicazioni tra gli aeromobili in volo, tra gli aeromobili ed i competenti enti di controllo del traffico aereo, nonché le registrazioni telefoniche intercorse tra questi ultimi possano essere utilizzate nell'ambito di procedimenti giudiziari limitatamente a quelle parti che assumano particolare rilevanza nella ricostruzione dell'evento indagato, mentre non possano essere rese disponibili e rimangano quindi permanentemente segretate quelle parti che non rilevino ai fini dell'analisi dell'evento.

L'ANSV - al fine di una positiva soluzione dei problemi sopra rappresentati (che peraltro sono comuni anche ad altri Paesi con ordinamenti simili a quello italiano) e per garantire la piena conformità dell'ordinamento interno alla normativa ICAO in materia - ha dato la propria disponibilità a collaborare con i Dicasteri competenti per individuare le soluzioni normative percorribili per assicurare il raggiungimento dei citati obiettivi, nell'interesse della sicurezza del volo e quindi della tutela della pubblica incolumità. Del problema in questione è stata interessata anche la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per le iniziative di competenza.

⁴ CVR (Cockpit Voice Recorder): la "scatola nera" che registra le voci ed i suoni nella cabina di pilotaggio.

⁵ Si tratta dell'inchiesta relativa all'incidente occorso in data 6 agosto 2005, al largo di Palermo, all'ATR 72 marche TS-LBB.