

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**Doc. XV**  
**n. 414**

## **RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI**

### **AL PARLAMENTO**

**sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo  
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259**

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

**(Esercizio 2014)**

—————  
**Comunicata alla Presidenza il 5 luglio 2016**  
—————

PAGINA BIANCA

## INDICE

---

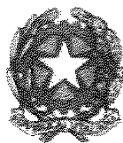
Determinazione della Corte dei conti n. 68/2016 del 21 giugno 2016 .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (A.N.S.V.) per l’esercizio 2014 .	»	5

### *DOCUMENTI ALLEGATI*

#### *Esercizio 2014:*

Relazione del Presidente .....	»	35
Bilancio consuntivo .....	»	52
Relazione del Collegio dei revisori .....	»	91
Rapporto informativo sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’Aviazione civile in Iatalia anno 2014 .....	»	96

PAGINA BIANCA



# *Corte dei Conti*

## SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione sul risultato del controllo  
eseguito sulla gestione finanziaria della  
**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL  
VOLO  
(ANSV)**  
per l'esercizio 2014

Relatore: Consigliere Carmine Scarano

**Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la Sig.ra Ilaria Verduchi**

Determinazione n. 68/2016



La

# Corte dei Conti

in

## Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 21 giugno 2016;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214; vista la legge 21 marzo 1958, n.259;

visto il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, riguardante l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e le modifiche al codice della navigazione con il quale l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

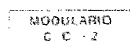
visto il conto consuntivo dell'Ente suddetto relativo all'esercizio finanziario 2014, nonché le annesse relazioni del Presidente dell'Ente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Carmine Scarano, e sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo per l'esercizio 2014;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2014 è risultato che:

- 1) nel corso dell'anno l'Ente ha ricevuto 3.118 segnalazioni di eventi aeronautici, ha aperto 53 inchieste per incidenti o inconvenienti gravi, ha deliberato 16 relazioni/rapporti di inchiesta (33 nel 2013) ed ha emanato, a fini di prevenzione, 8 raccomandazioni di sicurezza (25 nel 2013);
- 2) per la prima volta, a partire dall'esercizio 2006, il rendiconto si è chiuso con un avanzo finanziario di competenza di euro 49 mila euro, determinato dalla somma algebrica tra il saldo positivo delle poste correnti (485.809 euro) e il saldo negativo di quelle in conto capitale (-436.210 euro);



MOB 2



# Corte dei Conti

- 3) la gestione economica chiude con un avanzo di euro 218.029 (nel 2013 ha chiuso con un disavanzo di euro 143.785);
- 4) l'avanzo di amministrazione, che ammontava a euro 5.146.880 nel 2013 è aumentato a fine esercizio 2014 ad euro 5.234.972 di cui euro 759.261 con vincolo di destinazione;
- 5) il patrimonio netto ammonta ad euro 9.958.027 e si incrementa rispetto al 2013 di 218.029 euro, pari all'avanzo economico registrato nell'esercizio in esame. Nel 2013 il disavanzo economico era stato pari a 143.786 euro;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P . Q . M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l'esercizio 2014 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

*Carmine Scarano*  
*Carmino Scarano*

PRESIDENTE

*Enrica Laterza*  
*Enrica Laterza*

Depositata in Segreteria il 23 GIU. 2015

PER COPIA CONFORME

*Roberto Zito*

**N. D'ARSENTE**  
(Dott. Roberto Zito)

*Roberto Zito*



**SOMMARIO**

PREMESSA.....	7
1. IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO .....	8
2. GLI ORGANI .....	12
2.1. Normativa .....	12
2.2. Compensi per gli organi.....	12
3. LA STRUTTURA E LE RISORSE UMANE .....	14
3.1. Le risorse umane .....	14
3.2. Contrattazione collettiva e contrattazione integrativa .....	17
3.3 Spese per il personale .....	18
3.4. Incarichi di consulenza .....	18
3.5. Formazione del personale.....	19
3.6. Processo di informatizzazione e di aggiornamento tecnologico .....	19
3.7. I controlli interni .....	20
4. ATTIVITA' ISTITUZIONALE .....	21
4.1. Inchieste ed attività di studio e di indagine.....	21
5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE .....	22
5.1. Conto consuntivo e gestione finanziaria .....	22
5.2 Il conto economico .....	27
5.3 Lo stato patrimoniale .....	30
5.4 La gestione dei residui.....	31
5.5 La situazione amministrativa .....	32
CONCLUSIONI .....	33

**INDICE DELLE TABELLE**

Tabella 1 - Spesa per gli Organi.....	13
Tabella 2 – Consistenza del personale.....	16
Tabella 3 – Spesa per il personale .....	18
Tabella 4 - Rendiconto finanziario – Parte entrata.....	22
Tabella 5 - Rendiconto finanziario – Parte uscita.....	24
Tabella 6 - Conto economico .....	28
Tabella 7 - Lo Stato Patrimoniale .....	30
Tabella 8 - Situazione amministrativa.....	32

## PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento sul risultato del controllo svolto, ai sensi dell'art. 7 e con le modalità di cui all'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sulla gestione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) per l'esercizio 2014<sup>1</sup>e sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

---

<sup>1</sup> Il precedente referto, relativo all'esercizio 2013, è in Atti Parlamentari, XVII Legislatura, Doc. XV, n. 217.

## 1. IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

L'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo (ANSV) istituita con d.lgs. 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione delle disposizioni contenute nella direttiva comunitaria n. 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, ora abrogata e sostituita dal Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010, è un ente pubblico, posto in posizione di autonomia rispetto al sistema "aviazione civile", così come richiesto dalla citata direttiva<sup>2</sup>. L'Ente è posto sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le funzioni dell'Agenzia riguardano essenzialmente:

- a) le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, con l'obiettivo di individuare le cause degli stessi a fini di prevenzione, emanando, quando necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza;
- b) l'attività di studio e di indagine per migliorare la sicurezza del volo.

Il ruolo dell'ANSV nelle inchieste su incidenti aerei assume un profilo di rilievo, che tuttavia ha spesso trovato un limite nelle competenze dell'Autorità Giudiziaria nazionale.

L'art. 12 (Coordinamento delle inchieste) del regolamento UE n. 996/2010, ha introdotto significative novità in materia di coordinamento tra l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV e quella eventualmente concomitante dell'autorità giudiziaria.

Assume quindi particolare importanza l'iniziativa del Ministero della giustizia che, in data 7 marzo 2013, ha indirizzato ai procuratori generali presso le Corti di appello la nota prot. m\_dg.DAG.07/03/2013.0032317.U, affinché la portassero a conoscenza degli uffici giudicanti e requirenti dei rispettivi distretti.

In tale direttiva sono state fornite informazioni sulle novità introdotte dal menzionato art. 12, precisando, altresì, che: «In caso di indagini conseguenti ad incidenti aerei o, comunque, dipendenti da inconvenienti nel settore dell'aviazione civile è, pertanto, indispensabile che sia assicurata

---

<sup>2</sup> Art.4 del Reg. (UE) n.996/2010: "Articolo 4 - L'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile-

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte o vigilate, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità (l'autorità investigativa per la sicurezza) in grado di condurre, in modo indipendente, un'inchiesta di sicurezza completa, o per conto proprio o mediante accordi con altre autorità investigative per la sicurezza.

2. Tale autorità è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche competenti in materia di aeronavigabilità, certificazione, operazioni di volo, manutenzione, rilascio delle licenze, controllo del traffico aereo o gestione degli aerodromi e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o finalità possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività. (omissis)"

l'effettiva osservanza del regolamento comunitario, il quale ha valore di fonte normativa primaria direttamente applicabile negli Stati Membri.».

Sul finire del 2014 l'ANSV ed il Ministero della giustizia avevano definito lo schema di accordo preliminare ex art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010<sup>3</sup> finalizzato a favorire il coordinamento tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria nel caso in cui, sul medesimo evento, siano avviate sia l'inchiesta di sicurezza, sia l'indagine penale.

L'accordo in questione, dopo aver riaffermato il principio secondo cui l'indagine penale dell'autorità giudiziaria e l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV sono autonome l'una rispetto all'altra, punta ad agevolare la cooperazione tra la stessa autorità giudiziaria e gli investigatori dell'ANSV e di consentire a questi ultimi di svolgere puntualmente i propri compiti anche quando siano in corso indagini penali, in modo compatibile con la normativa dell'Unione europea e con le prerogative ed i compiti che l'ordinamento italiano riconosce all'autorità giudiziaria.

Tanto al fine di consentire che l'inchiesta di sicurezza sia condotta, con diligenza ed efficienza, anche in caso di concomitanti indagini preliminari del pubblico ministero.

Nello specifico, l'accordo in questione definisce i seguenti aspetti: modalità di preservazione dello stato dei luoghi; modalità di accesso al luogo dell'incidente o dell'inconveniente grave e acquisizione di reperti (coordinamento tra l'ANSV ed il pubblico ministero); modalità di conservazione delle prove poste sotto sequestro da parte del pubblico ministero ed accesso alle stesse da parte dell'ANSV; acquisizione dei dati contenuti nei registratori di volo; effettuazione degli accertamenti tecnici non ripetibili; effettuazione degli accertamenti autoptici; modalità di risoluzione di eventuali conflitti sorti in sede di applicazione dell'accordo preliminare, fatto comunque salvo quanto previsto dall'art. 12, paragrafo 1, del regolamento UE n. 996/2010 (nello specifico, tale paragrafo prevede che, nel caso in cui l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile e l'autorità giudiziaria non raggiungano un accordo in tema di accertamenti tecnici non ripetibili, «ciò non impedisce all'investigatore incaricato di effettuare l'esame o l'analisi.»).

Il Ministero della giustizia, in data 4 marzo 2015, trasmetteva il predetto schema di accordo preliminare alla Procura generale presso la Suprema Corte di Cassazione, che successivamente lo

---

<sup>3</sup> L'art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010, prevede quanto segue:

«3. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità investigative per la sicurezza, da un lato, e altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta di sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio, dall'altro, cooperino tra loro attraverso accordi preliminari.

Questi accordi rispettano l'indipendenza dell'autorità responsabile per le inchieste di sicurezza e consentono che l'inchiesta tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza. Gli accordi preliminari prendono in considerazione, tra gli altri, i seguenti argomenti: a) l'accesso al luogo dell'incidente; b) la conservazione delle prove e l'accesso alle stesse; c) i resoconti iniziale e ricorrente sullo stato di ciascuna operazione; d) gli scambi d'informazioni; e) l'utilizzo appropriato delle informazioni di sicurezza; f) la risoluzione dei conflitti.

Gli Stati membri comunicano tali accordi alla Commissione, che li comunica al presidente della rete, al Parlamento europeo e al Consiglio per informazione.».

inviava alle Procure generali presso le Corti di appello, invitando i Procuratori generali a promuovere, presso le Procure della Repubblica dei rispettivi distretti di Corte di appello, la sottoscrizione, con l'ANSV, di un accordo elaborato sulla scorta del citato schema di accordo preliminare.

Tale complesso iter di sottoscrizione dell'accordo preliminare in questione si rendeva necessario per le peculiarità del sistema giudiziario italiano rispetto a quello di altri Stati, non potendosi identificare il Ministero della giustizia con l'autorità giudiziaria.

Dopo aver chiuso negativamente il fascicolo EU-Pilot 5595/13/MOVE<sup>4</sup> concernente l'attuazione, da parte dell'Italia, dell'art. 12, paragrafo 3 (accordi preliminari), del regolamento UE n. 996/2010, la Commissione europea notificava formalmente all'Italia, con nota in data 26 marzo 2015, l'apertura della procedura d'infrazione (2014/2265), in quanto non erano ancora pervenuti alla stessa Commissione gli accordi preliminari sottoscritti tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria.

L'avvio della citata procedura di infrazione ha determinato l'accelerazione della sottoscrizione degli accordi preliminari da parte delle Procure della Repubblica, comprese quelle che inizialmente avevano manifestato perplessità nei confronti delle novità introdotte in materia dal regolamento UE n. 996/2010. Conseguentemente, alla fine del 2015, l'ANSV poteva annoverare la sottoscrizione degli accordi preliminari contemplati dall'art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010 con tutte le 140 Procure della Repubblica presso i Tribunali ordinari, oltre ad altri sei accordi preliminari conclusi con altrettante Procure della Repubblica presso i Tribunali per i minorenni.

Il testo di tutti gli accordi sottoscritti dall'ANSV con l'autorità giudiziaria è identico a quello dell'accordo preliminare tipo originariamente predisposto dall'ANSV e dal Ministero della giustizia. A seguito della sottoscrizione dei predetti accordi preliminari con l'autorità giudiziaria, la Commissione europea ha deciso, nella sessione del 24 febbraio 2016, di archiviare la citata procedura di infrazione 2014/2265.

Ai sensi del d.lgs. 2 maggio 2006, n. 213, l'ANSV svolge il compito di istituzione e gestione del “*Sistema di segnalazione volontaria*”, previsto dalla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

---

<sup>4</sup> Il progetto EU-Pilot rappresenta un meccanismo di risoluzione dei problemi di implementazione del diritto dell'Unione europea e di scambio di informazioni tra la Commissione e gli Stati membri concepito per la fase antecedente all'apertura formale della procedura di infrazione ex art. 258 TFUE. EU Pilot è il mezzo che ha la Commissione per comunicare con gli Stati membri su tematiche che pongano questioni riguardanti la corretta applicazione del diritto della UE o la conformità della legislazione nazionale al diritto della UE in una fase iniziale. Di fatto, il sistema ha sostituito la pratica precedente per cui le direzioni della Commissione, prima di emettere la messa in mora, inviavano lettere di carattere amministrativo alle autorità nazionali nell'ottica di un confronto con esse circa i profili del diritto interno che potevano sollevare dubbi di conformità a quello europeo.

Inoltre, l'Agenzia svolge, ai sensi dell'articolo 2 del d.lgs. 14 gennaio 2013, n. 18<sup>5</sup>, la funzione di organismo responsabile dell'applicazione del decreto medesimo ed irroga le sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 4 ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689<sup>6</sup>. Il relativo procedimento sanzionatorio è stato disciplinato con deliberazione n. 51/2013 del Collegio dell'Agenzia, approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 23 ottobre 2013, sentiti i Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Ente non ha entrate proprie e l'unica fonte di finanziamento è costituita dalla contribuzione annuale da parte dello Stato, per cui l'operatività dell'Agenzia è condizionata dai vincoli introdotti dalle leggi finanziarie. Dopo che, a partire dall'anno 2002, si era registrata una progressiva riduzione dello stanziamento complessivo di bilancio (passato dai 5.164.569 euro del 2001 ai 2.504.421 euro del 2012), si rileva una inversione di tendenza, già avviata nel 2013, in quanto detto stanziamento si attesta a 3.550.696 euro nel 2014.

---

<sup>5</sup> Recante "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE."

<sup>6</sup> I proventi delle sanzioni medesime, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del menzionato D.lgs. n. 18 del 2013, non sono destinati all'Agenzia, ma sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

## 2. GLI ORGANI

### 2.1. Normativa

Come già riferito nelle precedenti relazioni, l'ANSV è stata interessata dal processo di riordino conclusosi con l'emanazione del d.p.r. 5 ottobre 2010 n. 189<sup>7</sup>, che ha previsto in particolare tre organi:

- il Presidente;
- il Collegio (composto da tre membri);
- il Collegio dei revisori dei conti.

A capo degli uffici dell'ente è posto un Direttore generale.

L'insediamento dei nuovi organi previsti dal regolamento di riordino è avvenuto il 7 luglio 2011, una volta perfezionate le rispettive nomine<sup>8</sup>.

Il Presidente ed i componenti del Collegio rimangono in carica cinque anni e possono essere confermati per una sola volta.

### 2.2. Compensi per gli organi

Come già riferito nelle precedenti relazioni, il compenso annuo lordo per i componenti degli organi di amministrazione e controllo dell'Agenzia è stato determinato con d.p.c.m. del 2 agosto 2012, adottato giusta parere formulato dal Ministero dell'economia e delle finanze con nota n. 17704 del 17 luglio 2012.

I compensi annui lordi sono stati così determinati:

- presidente, euro 111.555,00;
- componenti del Collegio, euro 12.911,42;
- presidente del Collegio dei revisori dei conti, euro 11.878,50;
- componenti del Collegio dei revisori dei conti, euro 9.296,24;
- nessun compenso per il componente supplente del Collegio dei revisori dei conti.

<sup>7</sup> Come risulta dalle premesse di tale d.p.r., il Governo non ha ritenuto "possibile prevedere la fusione, la trasformazione o la soppressione" dell'Agenzia ed ha quindi optato per il riordino dell'Ente medesimo.

<sup>8</sup> Le nomine sono state disposte con i seguenti provvedimenti:

- Presidente, d.p.r. 3 febbraio 2011;
- componenti del Collegio, d.p.c.m. 7 aprile 2011;
- componenti del Collegio dei revisori dei conti, d.p.c.m. 28 aprile 2011.



Ai suddetti organi spetta anche un gettone di presenza per giornata di seduta a suo tempo fissato nell'importo lordo di euro 103,00 .

Il citato d.p.c.m. prevede altresì che i compensi degli organi ed i gettoni di presenza, come sopra determinati, siano ridotti del 10% ai sensi dell'art. 1, comma 58, della legge n. 266 del 2005, e di un ulteriore 10% ai sensi dell'art. 6, comma 3, del decreto legge n. 78 del 2010, convertito dalla legge n. 122 del 2010.

Il gettone di presenza viene corrisposto anche ai componenti del Collegio dei revisori dei conti ed al magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art. 12, legge n. 259 del 1958.

**Tabella 1 - Spesa per gli Organi**

<i>Compensi degli Organi ai sensi del dPCM 2.8.2012</i>	
	compenso lordo *
Presidente	90.359,55
Componente Collegio	10.458,25
Pres. Collegio revisori	9.621,59
Componente Coll. revisori	7.529,95
Gettone di presenza	83,43

\* al netto delle riduzioni di cui agli artt. 1, c. 58 L.266/2005 e 6, c.3 D.L. 78/2010

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSV

### 3. LA STRUTTURA E LE RISORSE UMANE

L'Ente ha unica sede in Roma, in un immobile di proprietà, iscritto nel conto del patrimonio, ed è articolato su due uffici dirigenziali, la Direzione amministrativa (DA) e la Direzione inchieste e prevenzione proattiva (DIPP).

#### 3.1. Le risorse umane

Nel corso del 2013, la dotazione organica è stata rideterminata (la precedente pianta organica prevedeva 34 unità), ai sensi dell'art. 2 del d.l. 6 luglio 2012 n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, con d.p.c.m. 22 gennaio 2013 in 30 unità, così individuate: 2 dirigenti; nell'area operativa 12 tecnici investigatori; nell'area tecnica, economica e amministrativa 13 funzionari di Area C; 2 collaboratori di Area B; 1 operatore.

I dipendenti in servizio al 31-12-2014 sono 19 (compresa un'unità in comando presso un ministero) così ripartiti: nell'area operativa 4 tecnici investigatori; nell'area tecnica, economica e amministrativa 13 funzionari di Area C (di cui uno in comando da maggio 2014); 2 collaboratori di Area B; 1 operatore di Area A.<sup>9</sup>

Nel corso degli anni la drastica riduzione del personale dell'area tecnico investigativa (9 nel 2011, 8 nel 2012, 7 nel 2013 e 4 nel 2014) ha gravato notevolmente sull'attività dell'ente legata alle inchieste di sicurezza.

Inoltre, l'Ente lamenta che, nonostante gli sforzi del personale, solo un limitato numero di tali inchieste viene completato nel termine auspicato dalla vigente normativa; inoltre la carenza di organico crea difficoltà all'ente nel reperire i mezzi necessari ad apportare il proprio contributo nel raffronto con le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati.

L'Agenzia ritiene quindi necessario assolvere alla reiterata richiesta di ottenimento di deroghe alla vigente normativa sul turnover per poter avviare una procedura concorsuale per il personale tecnico-investigativo.

<sup>9</sup> Con d.p.c.m. in data 31 gennaio 2013 (pubblicato nella g.u. n. 88 del 15 aprile 2013) è stato autorizzato il trattenimento in servizio di n. 1 funzionario tecnico investigatore per due anni. Al 28 febbraio 2015 la situazione del personale dell'ANSV era la seguente: 4 tecnici investigatori (di cui uno in aspettativa senza assegni dal 16 agosto 2014 al 15 maggio 2015, in quanto vincitore di selezione presso un organismo UE); 4 militari dell'Aeronautica militare in posizione di comando presso l'ANSV, da adibire, una volta completato lo specifico iter formativo, allo svolgimento dell'attività investigativa; 12 funzionari amministrativi; 2 collaboratori; 1 operatore. Alla predetta data era in ruolo, ma non in servizio in quanto in comando presso il Ministero della salute dal 1° gennaio 2013 un ulteriore funzionario amministrativo.

L'ANSV ha concluso, il 29 aprile 2014, un protocollo d'intesa con l'Aeronautica militare, che prevede, tra l'altro, la possibilità di avvalersi di personale della citata Forza armata, in posizione di comando presso l'ANSV per un limitato periodo di tempo, da impiegare nell'area investigativa.

In virtù del testé citato accordo e dopo che l'ANSV ha ottenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze il nulla osta di competenza per le relative operazioni di bilancio, hanno preso servizio, il 13 febbraio 2015, in posizione di comando, quattro ufficiali dell'Aeronautica militare, individuati dall'ANSV tra quelli proposti dalla Forza armata, che saranno destinati, dopo un adeguato periodo di formazione specifica (coerente con le linee guida in materia emanate dall'ICAO), allo svolgimento dell'attività investigativa.

In particolare, alcuni dei suddetti ufficiali hanno al proprio attivo una significativa attività di pilotaggio su aeromobili dello stesso tipo o analoghi a quelli in uso in ambito aviazione commerciale (ad esempio, famiglia Airbus A320, Boeing 767, Boeing 707, ecc.) e sono anche in possesso di licenze professionali civili di pilotaggio; alcuni di loro, inoltre, hanno già maturato in ambito militare una consolidata esperienza nel campo delle investigazioni aeronautiche.

Tabella 2 – Consistenza del personale

Dipendenti	Area e posiz. economica	Personale in servizio al 31 12.2013	Personale in servizio al 31 12.2014
Tecnici Investigatori	C5	2	1
	C3	5	3
Area amministrativa	C5	2	2
	C4	9	9
	C2	1	1
	C1		1*
	B3	2	2
	A3	1	1
<b>Totale</b>		<b>22</b>	<b>19</b>

\*in comando dal 1° maggio  
2014

L'organizzazione dell'Ente è stata razionalizzata con deliberazione n. 65/2013 in data 19 dicembre 2013 del Collegio, emanata ai sensi del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012 n. 135 e dell'art. 2, comma 7, del decreto-legge 31 agosto 2013 n. 101, convertito, dalla legge 30 ottobre 2013 n. 125.

A capo degli uffici dell'Ente è posto il Direttore generale, scelto tra soggetti di comprovata capacità giuridico-amministrativa e di gestione del personale.

Nel corso del 2013 il Direttore generale nominato con deliberazione 1/2011 del 7 luglio 2011 del Collegio ha cessato le funzioni a seguito di dimissioni. Conseguentemente, a decorrere dal 1 giugno 2013, con deliberazione del Collegio n. 26 in data 15 maggio 2013, è stato nominato un nuovo direttore generale. Riguardo al trattamento giuridico di quest'ultimo trovano applicazione le disposizioni in materia di rapporto di lavoro di cui al CCNL del personale dirigente dell'ENAC, mentre il relativo trattamento giuridico ed economico è stato stabilito con deliberazione del Collegio n.27 in pari data, che ha confermato le stesse misure - già fissate con la deliberazione n.2/2011 del Collegio medesimo - in un compenso annuo lordo pari ad euro 90.607 ed in un'indennità di risultato lorda pari ad euro 7.000 annui, da liquidare previa verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati.

Al riguardo l'Amministrazione vigilante ha comunicato, con nota n. 12068 in data 3 giugno 2013, di non avere osservazioni da formulare.

### **3.2. Contrattazione collettiva e contrattazione integrativa**

Ai sensi dell'art.8, comma 5 del d.lgs. n. 66/1999, al personale dell'Agenzia si applica il trattamento giuridico ed economico previsto per le corrispondenti qualifiche dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), con una contrattazione integrativa aziendale in materia di produttività. Per effetto della normativa di contenimento della spesa pubblica, continua ad essere applicato dall'Agenzia il contratto collettivo nazionale di lavoro relativo al personale non dirigente dell'ENAC- biennio economico 2008-2009, sottoscritto in data 18 marzo 2010.

In data 21 maggio 2015, nel quadro della politica di sviluppo della produttività del personale tecnico-economico-amministrativo ed operativo, è stato sottoscritto con le organizzazioni sindacali, l'accordo di determinazione del Fondo Unico di Amministrazione per l'anno 2014 (FUA 2014).

La quota disponibile del FUA 2014, pari a consuntivo a complessivi euro 146.228, è destinata a finanziare il premio di produttività relativo al l'anno 2014, da distribuire secondo i criteri di valutazione del perseguimento degli obiettivi dell'ente e individuali nel rispetto della normativa vigente.

### 3.3 Spese per il personale

Le spese per il personale sostenute dall’Agenzia sono diminuite nel 2014 del 13 per cento rispetto all’anno precedente; il dettaglio è indicato nel seguente prospetto:

**Tabella 3 – Spesa per il personale**

Spese per il personale	2013	2014	var. %
Stipendi ed altre indennità	1.202.734	1.063.970	-11,54
Compensi lavoro straordinario	45.588	40.397	-11,39
Oneri previdenziali e assistenziali	372.804	351.320	-5,7%
Buoni pasto	18.110	15.792	-12,80
Indennità e rimborso spese missioni	111.912	51.039	-54,39
<i>attività investigativa e part riunioni c/o enti</i>	<i>107.003</i>	<i>50.643</i>	<i>-52,67</i>
<i>altre missioni (rif. Art 6, c. 12, d.l. 78/2010)</i>	<i>4.909</i>	<i>396</i>	<i>-91,93</i>
Compensi incentivanti la produttività	62.047	75.554	21,77
Corsi di formazione	2.340	1.710	-26,92
Spese per assistenza sanitaria integrativa	8.417	8.052	-4,34
Compensi direttore generale	108.107	97.607	-9,71
<i>compenso</i>	<i>90.607</i>	<i>90.607</i>	<i>0,00</i>
<i>indennità di risultato</i>	<i>17.500</i>	<i>7.000</i>	<i>-60,00</i>
Rimborso oneri di personale in comando	28.703	1.984	-93,09
<b>Spesa globale</b>	<b>1.960.762</b>	<b>1.707.425</b>	<b>-12,92</b>

*Dati da rendiconto finanziario*

La contrazione delle spese in questione è da attribuire alla riduzione di personale esposta al capitolo 3.1.

### 3.4. Incarichi di consulenza

Non constano incarichi di consulenza in senso tecnico-giuridico.

Si segnala peraltro che, come già riferito in passato, a decorrere dal 1° gennaio 2013 l’Agenzia ha aderito alla convenzione quadriennale per l’erogazione dei servizi stipendiali da parte del Dipartimento dell’Amministrazione generale del Ministero dell’economia e delle finanze<sup>10</sup>. Tuttavia, formano tuttora oggetto di appalto esterno alcuni servizi residuali relativi agli aspetti non trattati dalla convenzione con il Ministero dell’economia; a tal fine la spesa impegnata nel 2013 ammonta ad euro 5.710.

<sup>10</sup> Ai sensi dell’articolo 11, comma 9, decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e s.m.i..

Per ciò che concerne gli incarichi di responsabile del servizio di prevenzione e protezione e di medico competente, connessi agli adempimenti di cui al d.lgs. n. 81/2008 e s.m.i., si segnalano spese per un totale di euro 6.822.

### **3.5. Formazione del personale**

Nel 2014 per la formazione del personale è stato rispettato il dettato dell'art.6, comma 13, del decreto-legge n.78/2010, che fissa il limite di spesa al 50 per cento dell'importo speso nel 2009 (limite di euro 2.375): nel 2014 sono stati infatti effettuati interventi formativi, destinati al personale dell'area amministrativa, con un onere complessivo di euro 1.710

Il ministero dell'economia e finanza con nota n.90616 del 12 dicembre 2014 esprime parere favorevole alla richiesta dell'Agenzia di escludere dall'applicazione dall'art.6, comma 13, del D.L.n.78/2010 dell'art.6 le spese di preparazione/qualificazione dei tecnici-investigatori a condizione che venga istituito un apposito capitolo di spesa in cui vengano divise queste spese da quelle riguardante il personale amministrativo.

### **3.6. Processo di informatizzazione e di aggiornamento tecnologico**

Come per il 2013, anche nel corso del 2014, in previsione anche dell'arrivo di nuove unità di personale destinate a supportare l'attività investigativa (personale dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV), si è dato l'avvio ad un programma di rinnovo delle attrezzature di dotazione tecnica del personale e delle postazioni informatiche, programma, che si è concluso nel corso del 2015. Tali spese sono state effettuate nella seconda parte dell'esercizio, utilizzando, dal punto di vista contabile, il fondo per il ripristino degli investimenti accantonato nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione. Il programma di rinnovo ed implementazione delle attrezzature dei laboratori è stato rinviato al 2015.

### **3.7. I controlli interni**

L'ANSV, con la deliberazione commissariale n. 96/2010 del 20 dicembre 2010, ha nominato il proprio OIV in forma monocratica in considerazione della specificità dell'attività svolta e delle dimensioni dell'ente, nonché dei vincoli di bilancio<sup>11</sup>.

Nel corso del 2015 è stato adottato il “Piano della performance 2014-2016” previsto dall'art. 10 del d.lgs.150/2009.

La “Relazione sulla performance” relativa all'anno 2014 è stata approvata dal Collegio dell'Agenzia con la deliberazione n. 35/2015.

Con deliberazione del collegio n. 15 del 26 marzo 2015, in ossequio all'art. 10, comma 1, del d.lgs. 14 marzo 2013, n.33, l'ANSV ha adottato il programma triennale per la trasparenza e l'integrità per il triennio 2014-2016.

---

<sup>11</sup> Il titolare dell'OIV è stato confermato, previo parere favorevole dell'Autorità nazionale anticorruzione n. 85/2013 del 17 dicembre 2013, con determinazione del Presidente n. 6/2013 del 31.12.2013, ratificata dal Collegio con deliberazione n. 1/2014 del 30 gennaio 2014.



## 4. ATTIVITA' ISTITUZIONALE

### 4.1. Inchieste ed attività di studio e di indagine

Il numero di segnalazioni di eventi aeronautici pervenute all'Agenzia nel 2014 (3.118), dopo la crescita registrata nel precedente esercizio, rimane pressochè invariato rispetto ai livelli precedenti. L'Agenzia ha costantemente tenuto rapporti di collaborazione con le istituzioni aeronautiche italiane e straniere.

Nel corso del 2014 è stato rinnovato il protocollo di intesa con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (già rinnovato nel 2011) ed è stato sottoscritto un protocollo di intesa con il Comando generale dell'Arma dei Carabinieri.

Sono state aperte 53 inchieste per incidenti o inconvenienti gravi.

L'ANSV ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 inchieste per incidenti/inconvenienti gravi condotte da enti investigativi stranieri a seguito di eventi aeronautici occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili assimilabili in Italia a quelli che rientrano nella categoria "apparecchi per il volo da diporto o sportivo".

Nel corso del 2014 sono state completate 16 inchieste (33 nel precedente esercizio con una variazione negativa del 106%) e sono state predisposte, a fini di prevenzione, 8 raccomandazioni di sicurezza (nel 2013 erano state 25).

Ai fini di una corretta valutazione dell'attività svolta va preso in considerazione il numero di eventi soggetto a approfondimenti preliminari, i cosiddetti "Inco Major", che non necessariamente portano all'apertura di inchieste, ma che registrano un aumento del 24% rispetto al precedente esercizio. Le note di approfondimento sono comunque da tenere in considerazione quale strumento di analisi nella prevenzione della sicurezza del volo.

## 5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

### 5.1. Conto consuntivo e gestione finanziaria

L'Agenzia ha approvato con la deliberazione n. 20/2015 in data 30 aprile 2015 il rendiconto generale 2014, predisposto in conformità alle disposizioni del d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, nonché del Regolamento per l'amministrazione e la contabilità della stessa, corredato di tutti gli allegati previsti. L'impostazione dei bilanci è risultata adeguata agli schemi prescritti. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, quale Amministrazione vigilante, su conforme parere del ministero dell'economia e delle finanze (nota n.71375 del 18 settembre 2015), con nota n. 26075 del 8 ottobre 2015 ha comunicato di ritenere che non sussistano motivi ostativi all'approvazione del rendiconto medesimo.

I dati della gestione finanziaria 2014 sono riportati nelle seguenti tabelle distintamente per le entrate (n.1) e per le uscite (n. 2):

**Tabella 4 - Rendiconto finanziario – Parte entrata**

ENTRATE	2013	2014	var. %
<b>Correnti</b>			
trasferimenti dello Stato per spese di natura obbligatoria	3.295.902	3.295.902	0,00
trasferimenti dello Stato per spese di funzionamento	199.259	190.746	-4,27
redditi e proventi patrimoniali	2	2	0,00
poste correttive e compensative	52.108	64.045	22,91
<b>totale</b>	<b>3.547.271</b>	<b>3.550.695</b>	<b>0,10</b>
<b>In conto capitale</b>			
accensione prestiti	-	-	-
<b>Totale entrate correnti e in conto capitale</b>	<b>3.547.271</b>	<b>3.550.695</b>	<b>0,10</b>
<b>Partite di giro</b>			
ritenute erariali	481.375	435.343	-9,56
ritenute previdenziali	148.210	139.196	-6,08
ritenute per conto terzi	14.905	17.762	19,17
recupero anticipazioni all'economista cassiere	64.500	64.500	0,00
cauzioni per conto terzi	450	600	33,33
<b>totale</b>	<b>709.440</b>	<b>657.401</b>	<b>-7,34</b>
<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>4.256.711</b>	<b>4.208.096</b>	<b>-1,14</b>

Nel 2014 il totale complessivo annuale dei trasferimenti da parte dello Stato<sup>12</sup>, che costituisce sostanzialmente l'unica fonte di finanziamento dell'Agenzia, è ammontato ad euro 3.486.648, di cui euro 190.746 a titolo di spese di funzionamento ed euro 3.295.902 per spese obbligatorie. Complessivamente i trasferimenti da parte dello Stato sono diminuiti di euro 8.513 rispetto al precedente esercizio.

Le altre entrate correnti riguardano i rimborsi o recuperi derivanti dai rapporti con i fornitori (64.045 euro) e gli interessi bancari (1,99 euro).

Anche nell'esercizio 2014 non è stata effettuata alcuna operazione relativamente alle entrate in conto capitale.

Le partite di giro pareggiano, sia per gli accertamenti che per gli impegni, nell'importo complessivo di euro 657.401.

L'art.41 del decreto legge 66/2014 prevede che a decorrere dall'esercizio 2014 ai bilanci consuntivi delle pubbliche amministrazioni sia allegato un prospetto contenente l'indicatore di tempestività dei pagamenti che nella fattispecie risulta essere di 23 giorni.

---

<sup>12</sup> Al lordo dei versamenti a favore dell'erario in attuazione delle disposizioni sulla riduzione della spesa pubblica, su cui *infra*.

**Tabella 5 - Rendiconto finanziario – Parte uscita**

SPESE	2013	2014	var. %
Correnti			
Per gli organi (a)	200.342	207.013	3,33
Per il personale (b)	1.960.762	1.707.426	-12,92
Acquisto di beni e servizi (c)	524.221	522.074	-0,41
Interventi diversi (d)			
Spese connesse all'attività istituzionale	2.981	2.967	-0,47
Oneri finanziari	200.683	182.698	-8,96
Oneri tributari	247.185	243.078	-1,66
Poste correttive e compensative	233.436	190.770	-18,28
Altre spese	0	8.860	
Totale (d)	684.285	628.373	-8,17
Totale spese correnti (a+b+c+d)	3.369.610	3.064.886	-9,04
In conto capitale (e)			
Investimenti in beni durevoli	15.831	63.784	302,91
Tfr	8.662	34.327	296,29
Quota capitale mutuo	320.244	338.099	5,58
Totale spese in conto capitale (e)	344.737	436.210	26,53
Totale spese correnti e in conto capitale (a+b+c+d+e)	3.714.347	3.501.096	-5,74
Partite di giro			
Ritenute erariali	481.376	435.343	-9,56
Ritenute previdenziali	148.210	139.196	-6,08
Ritenute per conto terzi	14.905	17.762	19,17
Anticipazioni all'economista cassiere	64.500	64.500	0,00
Cauzioni per conto terzi	450	600	33,33
Totale partite di giro	709.441	657.401	-7,34
<b>TOTALE GENERALE SPESE</b>	<b>4.423.788</b>	<b>4.158.497</b>	<b>-6,00</b>
<b>AVANZO/DIS. FINANZIARIO</b>	<b>-167.077</b>	<b>49.599</b>	<b>-129,69</b>

Per la prima volta, a partire dall'esercizio 2006, il rendiconto si è chiuso con un avanzo finanziario di competenza di euro 49 mila euro determinato dalla somma tra il saldo positivo delle poste correnti (485.809 euro) e il saldo negativo di quelle in conto capitale (-436.210 euro).

Le spese (3.501.096 euro), al netto delle partite di giro risultano in diminuzione, (-5,7 per cento), rispetto al 2013 (3.714.347 euro).

Quelle correnti ammontano ad euro 3.064.886 (-9,04 per cento) e quelle in conto capitale a 436.210 (+26,5 per cento).

Sul totale generale delle spese, quelle correnti incidono per il 73,7 per cento, quelle in conto capitale per il 10,5 per cento e le partite di giro per il 15,8 per cento.

In assoluto, l'incidenza maggiore sulla spesa complessiva deriva dalle spese per il personale (41 per cento); rilevano poi le poste correttive compensative (4,6 per cento) dove, sotto la forma di restituzioni e rimborsi sono allocati i riversamenti effettuati all'entrata del bilancio dello Stato in ottemperanza alle vigenti disposizioni di contenimento della spesa, il rimborso della quota capitale del mutuo contratto per l'acquisto della sede (8,1 per cento) e gli oneri tributari (5,8 per cento).

Le spese per gli organi (207.013 euro) sono leggermente aumentate rispetto al 2013 (200.342 euro).

Per quanto riguarda le spese per il personale, si registra un'ulteriore diminuzione già avviata nei precedenti esercizi (da 2.067 mila euro nel 2012 a 1.961 mila euro nel 2013 infine 1.707 mila euro nel 2014) e si rinvia a quanto indicato al paragrafo 3.3.

Con più specifico riferimento alle uscite correnti, quelle per l'acquisto di beni e servizi, che rappresentano il 12,5 per cento della spesa complessiva, evidenziano come l'Agenzia abbia proseguito nell'opera di razionalizzazione, in attuazione delle diverse misure di contenimento previste dalla vigente normativa (per cui la relativa spesa si è mantenuta stabile (-0,41 per cento rispetto al precedente esercizio).

Per ciò che concerne la spesa per consumi intermedi, sono stati rispettati i limiti imposti dall'art. 8, comma 3 del decreto legge n. 95/2012 e l'art. 50, comma 3 del decreto legge n.66/2014, che impone per l'anno 2014 la riduzione cumulativa del 15 per cento rispetto alla spesa sostenuta nel 2010.

Sul noleggio delle autovetture, lo stesso decreto all'art.15 fissa il nuovo limite di spesa al 30 per cento del corrispondente impegno sostenuto nel 2011. L'Agenzia dispone di una autovettura in convenzione Consip fino al 2015.

Le voci di spesa più rilevanti riguardano l'illuminazione, climatizzazione e pulizia locali (nel 2013 156 mila euro, nel 2014 scendono a 152 mila euro), seguono i servizi di vigilanza anch'essi in diminuzione rispetto al precedente esercizio (126 mila euro nel 2013, 107 mila euro nel 2014), mentre aumentano quelle relative alla manutenzione degli immobili (34 mila euro nel 2013 salgono a 56 mila euro nel 2014), così come quelle per assistenza sistemistica, acquisto e noleggio software (da 20 mila euro nel 2013 a 32 mila euro nel 2014).

Continuano il trend di crescita le spese per acquisizione servizi per la gestione del personale (4 mila euro nel 2012; aumentano a 6 mila euro nel 2013 e a 8 mila euro nel 2014), diminuiscono quelle per la sicurezza del personale e degli ambienti di lavoro (16 mila euro nel 2013; scendono a 7 mila nel 2014), così come quelle per locazione e noleggio attrezzature tecniche dello stesso importo.

Tra le poste correttive compensative è stata contabilizzata, al capitolo “restituzioni e rimborsi”, la somma relativa ai versamenti effettuati all’entrata del bilancio dello Stato a titolo di risparmi per consumi intermedi per un totale di 190.770 euro.

Nell’ambito delle spese in conto capitale (nel complesso aumentate del 26,5 per cento), quella più rilevante riguarda il rimborso del mutuo contratto per l’acquisto della sede (338 mila euro) e delle tre voci è quella che rimane costante, mentre registrano una variazione in aumento (+300 per cento circa) le rimanenti due: tfr e investimenti in beni durevoli.

Per quanto riguarda gli investimenti in beni durevoli è aumentata la spesa per le manutenzioni straordinarie (da 9.699 a 48.443).

L’importo delle partite di giro (diminuito da 709 mila euro a 657 mila euro) comprende, oltre alle normali ritenute erariali, previdenziali e assistenziali che l’Agenzia è tenuta ad applicare in quanto sostituto d’imposta, anche le operazioni in conto terzi, nonché le anticipazioni all’economista-cassiere.

## **5.2 Il conto economico**

La seguente tabella evidenzia il risultato dell'esercizio e le componenti positive e negative che hanno concorso alla sua formazione nel 2014, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2013.

Tabella 6 - Conto economico

CONTO ECONOMICO	2013	2014	var. %
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
Contributo dello Stato di competenza dell'esercizio	3.495.161	3.486.648	-0,24
Altri ricavi e proventi	52.110	64.048	22,91
	<b>3.547.271</b>	<b>3.550.696</b>	<b>0,10</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.973	11.144	1,56
Servizi	491.803	494.860	0,62
Godimento beni di terzi	14.501	7.637	-47,33
Costi per gli organi			
<i>a) compensi</i>	127.408	123.996	-2,68
<i>b) compensi accessori</i>	59.271	65.455	10,43
<i>c) oneri previdenziali e assistenziali</i>	13.663	17.562	28,54
Costi per il personale			
<i>a) Salari e stipendi</i>	1.293.341	1.154.577	-10,73
<i>b) Oneri sociali</i>	372.804	351.320	-5,76
<i>c) Trattamento di fine rapporto</i>	22.331	18.540	-16,98
<i>d) Trattamento di quiescenza e simili</i>			
<i>e) Altri costi</i>	294.618	201.530	-31,60
<i>f) Irap</i>	132.352	120.574	-8,90
<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>			
<i>a) Amm. delle immobilizzazioni materiali</i>	276.142	263.937	-4,42
<i>b) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni</i>		516	
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo	-1.020	1.081	-205,98
Accantonamenti ai fondi di riserva		20.000	
Accantonamenti ai fondi per investimenti	69.000	2.200	-96,81
Altre spese	9.926	20.259	104,10
Oneri diversi di gestione	233.436	190.770	-18,28
<b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE(B)</b>	<b>3.420.549</b>	<b>3.065.958</b>	<b>-10,37</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)</b>	<b>126.722</b>	<b>484.738</b>	<b>282,52</b>
<b>C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI</b>			
Interessi ed altri oneri finanziari	200.682	182.698	-8,96
<b>TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (C)</b>	<b>200.682</b>	<b>182.698</b>	<b>-8,96</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>			
Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni	0	0	
Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	45.008	38.493	-14,48
Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui			
<b>TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI</b>	<b>45.008</b>	<b>38.493</b>	<b>-14,48</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>-28.952</b>	<b>340.533</b>	<b>-1276,20</b>
Imposte dell'esercizio	114.833	122.504	6,68
<b>AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO</b>	<b>-143.785</b>	<b>218.029</b>	<b>-251,64</b>



Come riferito in precedenza l'unica fonte di finanziamento dell'Agenzia, a parte il modesto importo della voce "altri ricavi e proventi" (passati da euro 52.110 a 64.048 ), è costituita dai trasferimenti statali pari a 3.486.648 euro, che rappresentano quasi interamente il "valore della produzione".

I costi della produzione sono costituiti per la totalità dalle spese correnti, dall'ammortamento delle immobilizzazioni materiali (euro 263.937), dalla variazione delle rimanenze di magazzino (-1.081 euro), nonché dalle quote di accantonamento ai fondi di riserva e per investimenti. Inoltre, vi è ricompreso, a titolo di "oneri diversi di gestione", l'importo versato al bilancio dello Stato in ottemperanza alle disposizioni di contenimento della spesa pubblica (190.770 euro).

La differenza tra il valore ed i costi della produzione è positiva per 484.738 euro.

Il conto economico chiude con un avanzo di euro 218.029 per effetto della somma algebrica fra il risultato della gestione caratteristica (+484.738 euro), gli oneri finanziari (-182.698 euro) e il saldo tra proventi e oneri straordinari (+38.493 euro).

### 5.3 Lo stato patrimoniale

Nella seguente tabella vengono riportati i dati della situazione patrimoniale dell'Ente.

Tabella 7 - Lo Stato Patrimoniale

ATTIVITÀ	2013	2014	var. %
<b>immobilizzazioni materiali</b>			
terreni e fabbricati	7.618.596	7.512.432	-1,39
impianti e macchinari	665.121	580.631	-12,70
biblioteca	11.113	10.700	-3,72
mobili e macchine d'ufficio	83.380	78.300	-6,09
attrezzature informatiche	78.122	73.694	-5,67
<b>TOTALE</b>	<b>8.456.332</b>	<b>8.255.757</b>	<b>-2,37</b>
<b>attivo circolante</b>			
rimanenze mat. di consumo	39.163	37.989	-3,00
crediti e residui attivi	113.035	55.895	-50,55
-crediti verso la cassa economale	64.500	1	-100,00
-crediti vari	48.535	55.894	15,16
disponibilità di tesoreria	5.456.200	5.548.321	1,69
<b>TOTALE</b>	<b>5.608.398</b>	<b>5.642.205</b>	<b>0,60</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>14.064.730</b>	<b>13.897.962</b>	<b>-1,19</b>
<b>PASSIVITÀ</b>			
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>9.739.997</b>	<b>9.958.027</b>	<b>2,24</b>
<b>Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>505.000</b>	<b>527.200</b>	<b>4,40</b>
<b>Fondo t.f.r.</b>	<b>101.598</b>	<b>85.811</b>	<b>-15,54</b>
<b>Debiti</b>	<b>3.718.135</b>	<b>3.326.924</b>	<b>-10,52</b>
debiti bancari e finanziari	0	0	
residui passivi	3.718.135	3.326.924	-10,52
-debiti verso lo Stato e altri Enti p.	135.195	113.445	-16,09
-debiti verso personale e organi	39.981	35.740	-10,61
-debiti verso fornitori per prest. ricevute	218.883	191.046	-12,72
-debiti tributari	16.516	14.175	-14,17
- mutui e anticipazioni passive	3.295.780	2.957.680	-10,26
-altri debiti diversi	11.687	14.838	26,96
-debiti per prest. da ricevere	93	0	-100,00
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>14.064.730</b>	<b>13.897.962</b>	<b>-1,19</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>			
- cassa economale	64.500	64.500	0,00
- trattenute e ritenute varie	644.490	592.301	-8,10
-impegno per bando gara	0	0	
-cauzioni versate da terzi	450	600	33,33
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>709.440</b>	<b>657.401</b>	<b>-7,34</b>

Nel corso del 2014 il totale delle attività (pari a 13.897.962 euro), costituite sostanzialmente dalle disponibilità liquide e dalle immobilizzazioni materiali, ha subito un decremento di 166.768 euro, che trova riscontro essenzialmente nella diminuzione delle immobilizzazioni materiali pari ad euro 200.575.

Le disponibilità di tesoreria sono aumentate da euro 5.456.200 a 5.548.321 (euro 92.121).

Il patrimonio netto ammonta ad euro 9.958.027 e si incrementa rispetto al 2013 di 218.030 euro, pari all'avanzo economico registrato nell'esercizio in esame. I debiti passano da euro 3.718.135 a 3.326.924 euro con una diminuzione del 10,52 per cento.

Il Fondo per il trattamento di fine rapporto si assesta sul valore di 85.811 euro (-15,54% rispetto al precedente esercizio).

La parte più consistente delle passività è costituita dal mutuo contratto per l'acquisto della sede.

#### **5.4 La gestione dei residui**

I residui attivi (che erano praticamente inesistenti nell'esercizio precedente) ammontano a 55.895 euro e derivano dal rimborso per gli oneri sostenuti per un dipendente in comando; i residui passivi totali ammontano a 369 mila euro (in diminuzione rispetto ai 422 mila del 2013) di cui 323 mila derivanti dalla gestione di competenza e 47 mila dalla gestione dei residui degli esercizi precedenti.

### 5.5 La situazione amministrativa

Nella seguente tabella viene indicata la situazione amministrativa che mostra un avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2014 pari ad euro 5.234.972. L'aumento di euro 88.092 rispetto al precedente esercizio è determinato, oltre che dall'avanzo di gestione, dalle permutazioni attive in corrispondenza della cancellazione di taluni residui passivi.

**Tabella 8 - Situazione amministrativa**

(In migliaia di euro)

	2013	2014	var%
<b>Consistenza di cassa a inizio esercizio</b>	<b>5.657</b>	<b>5.456</b>	-3,55
riscossioni in c/competenza	4.144	4.152	0,19
riscossioni in c/residui	0	113	
pagamenti in c/ competenza	4.046	3.836	-5,19
pagamenti in c/residui	299	337	12,71
<b>Consistenza di cassa a fine esercizio</b>	<b>5.456</b>	<b>5.548</b>	1,69
residui attivi degli esercizi precedenti	0	0	
residui attivi dell'esercizio	113	56	-50,44
residui passivi degli esercizi precedenti	45	47	4,44
residui passivi dell'esercizio	377	323	-14,32
<b>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE</b>	<b>5.147</b>	<b>5.234</b>	1,69

## CONCLUSIONI

Nel 2014 il totale complessivo annuale dei trasferimenti da parte dello Stato all'ANSV, che ne costituisce sostanzialmente l'unica fonte di finanziamento, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente, così da ammontare ad euro 3.486.648, di cui euro 190.746 a titolo di spese di funzionamento ed euro 3.295.902 per spese obbligatorie.

Dall'analisi del bilancio 2014 emerge un avanzo di gestione di euro 49.599 (nel 2013 il disavanzo finanziario era stato pari a 167.077 euro). Sono migliorati sia il risultato di amministrazione di 88 mila euro, sia la disponibilità finanziaria di cassa di oltre 92 mila euro.

Il patrimonio netto ammonta ad euro 9.958.027 e si incrementa rispetto al 2013 di 218.030 euro, pari all'avanzo economico registrato nell'esercizio in esame.

L'operatività dell'Agenzia è condizionata dai vincoli introdotti dalle leggi finanziarie, in termini di risorse umane e finanziarie, in un contesto di sempre maggiore sviluppo dei trasporti aerei, che richiede adeguati investimenti a salvaguardia della sicurezza del volo.

In tale contesto l'Agenzia ha avviato un processo di ulteriore razionalizzazione e contenimento delle spese, cercando altresì di sopperire alla carenza di personale tecnico investigativo mediante accordi con l'Aeronautica Militare e potenziando le proprie capacità investigative nei casi di concomitante inchiesta dell'A.G. ordinaria.

Nel 2014 l'ANSV ha ricevuto complessivamente 3.118 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, di cui 79 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero.

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 53 inchieste di sicurezza ed ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 inchieste condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o gestiti da operatori aerei italiani.

Proprio per quest'ultima ragione l'ANSV sta valutando la possibilità, a partire dal 2015, di rendere pubbliche, in un'ottica di prevenzione, le note di approfondimento "Inco Major" che risultino più significative sotto il profilo della sicurezza del volo.

Nel corso del 2014 l'ANSV ha completato 16 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto, a fini di prevenzione, 8 raccomandazioni di sicurezza.

L'Agenzia ha costantemente tenuto rapporti di collaborazione con le istituzioni aeronautiche italiane e straniere.

L'art. 12 (Coordinamento delle inchieste) del regolamento UE n. 996/2010, ha introdotto significative novità in materia di coordinamento tra l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV e quella eventualmente concomitante dell'autorità giudiziaria.

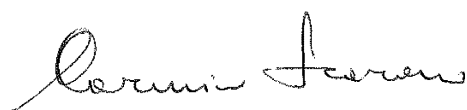
Conseguentemente il ministero della giustizia, in data 7 marzo 2013, ha indirizzato ai procuratori generali presso le Corti di appello la nota prot. m\_dg.DAG.07/03/2013.0032317.U, nella quale sono state fornite informazioni sulle novità introdotte dal menzionato art. 12, precisando, altresì, che: «In caso di indagini conseguenti ad incidenti aerei o, comunque, dipendenti da inconvenienti nel settore dell'aviazione civile è, pertanto, indispensabile che sia assicurata l'effettiva osservanza del regolamento comunitario, il quale ha valore di fonte normativa primaria direttamente applicabile negli Stati Membri.».

Sul finire del 2014 l'ANSV ed il Ministero della giustizia avevano definito lo schema di accordo preliminare ex art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010 finalizzato a favorire il coordinamento tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria nel caso in cui, sul medesimo evento, siano avviate sia l'inchiesta di sicurezza, sia l'indagine penale.

Il ministero della giustizia, in data 4 marzo 2015, trasmetteva il predetto schema di accordo preliminare alla Procura generale presso la Corte di Cassazione, che successivamente lo inviava alle Procure generali presso le Corti di appello, invitando i Procuratori generali a promuovere, presso le Procure della Repubblica dei rispettivi distretti di Corte di appello, la sottoscrizione, con l'ANSV, di un accordo elaborato sulla scorta del citato schema di accordo preliminare.

Alla fine del 2015, l'ANSV poteva annoverare la sottoscrizione degli accordi preliminari contemplati dall'art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010 con tutte le 140 Procure della Repubblica presso i Tribunali ordinari, oltre ad altri sei accordi preliminari conclusi con altrettante Procure della Repubblica presso i Tribunali per i minorenni.

A seguito della sottoscrizione dei predetti accordi preliminari con l'autorità giudiziaria, la Commissione europea ha deciso, nella sessione del 24 febbraio 2016, di archiviare la citata procedura di infrazione 2014/2265.



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

DELIBERAZIONE N° 20/2015.

Oggetto: approvazione del rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2014.

Il Collegio

nella riunione del 30 aprile 2015,

visto il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66;

visto il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n. 189;

visto il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010;

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;

tenuto conto che dalle risultanze del conto del bilancio emerge che l'esercizio finanziario 2014 si è chiuso con un avanzo di gestione di euro 49.598,85 e con un avanzo di amministrazione di euro 5.234.972,47;

sentito il Direttore generale;

preso atto che la votazione ha dato il seguente risultato:

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

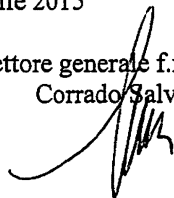
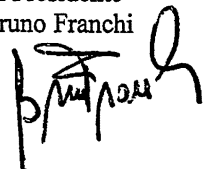
delibera

quanto segue.

1. Di approvare la relazione del Presidente al rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2014, 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 costituiscono parte integrante.

2. Di approvare il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2014, costituito dal conto del bilancio (che presenta un avanzo di gestione di euro 49.598,85 e un avanzo di amministrazione di euro 5.234.972,47), dal conto economico e dallo stato patrimoniale, secondo gli allegati prospetti che costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

Roma, 30 aprile 2015

Il Direttore generale f.f. di segretario  
Corrado SalviIl Presidente  
Bruno Franchi

**ANSV** AGENZIA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA DEL VOLO**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**

- **Relazione illustrativa**
- **Conto del bilancio:**
  - Rendiconto finanziario decisionale (Tab A entrate – Tab B uscite)**
  - Rendiconto finanziario gestionale (Tab C entrate – Tab D uscite)**
- **Conto economico**
- **Stato patrimoniale**

**Allegati**

- 1. Situazione amministrativa al 31/12/2014**
- 2. Elenco dei residui attivi provenienti dai precedenti esercizi e movimenti intervenuti**
- 3. Elenco dei residui passivi provenienti dai precedenti esercizi e movimenti intervenuti**
- 4. Elenco dei residui attivi provenienti dalla gestione 2014**
- 5. Elenco dei residui passivi provenienti dalla gestione 2014**
- 6. Riepilogo degli oneri sostenuti per il personale**
- 7. Prospetto dimostrativo dell'ammortamento dei beni**
- 8. Breve relazione, ai sensi dell'art. 41, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2014 n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014 n. 89, inerente l'attestazione dei tempi di pagamento relativi alle transazioni commerciali**
- 9. Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia, anno 2014**
- 10. Relazione del Collegio dei revisori dei conti**





## RELAZIONE AL RENDICONTO GENERALE 2014

### Parte prima L'ORGANIZZAZIONE E L'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'ANSV

#### 1. CONSIDERAZIONI GENERALI.

Il 2014 è stato un anno difficilissimo per l'ANSV, perché la gravissima criticità di risorse umane nell'area investigativa ha comportato, inevitabilmente, penalizzazioni allo svolgimento dell'attività istituzionale, come peraltro puntualmente preannunciato dalla stessa ANSV nei *Rapporti informativi* al Parlamento degli scorsi anni e nelle proprie note formali ai competenti Organi istituzionali.

In particolare, la gravissima criticità relativa al personale investigativo (al 31 dicembre 2014 erano rimasti in servizio 4 tecnici investigatori, a fronte dei 12 previsti dalla dotazione organica) ha soprattutto comportato ripercussioni:

- sulla effettuazione dei sopralluoghi operativi a seguito dell'accadimento di incidenti;
- sul numero di inchieste che è stato possibile completare;
- sulla partecipazione ai consessi internazionali in rappresentanza dello Stato italiano.

Va al riguardo segnalato che la carenza di tecnici investigatori non ha consentito (e continua a non consentire) di garantire la copertura di tutti i turni di reperibilità come per il passato, per cui, in alcune occasioni, è stato necessario differire l'invio sul luogo dell'evento del personale investigativo, al fine di assicurare il rispetto dei periodi di riposo contemplati dalla normativa vigente. In tali occasioni l'ANSV ha comunque dato le opportune istruzioni per assicurare la tempestiva preservazione, *in loco*, delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. In altri casi, invece, relativi ad eventi di minor rilevanza sotto il profilo dell'attività di prevenzione, si è optato, analogamente a quello che già fanno altre autorità investigative straniere, per una *desk investigation*.

Ancorché sia stata costretta a contrarre, sotto il profilo organizzativo ed operativo, la propria attività per la ragione su indicata, l'ANSV è riuscita tuttavia ugualmente ad assicurare, in ambito nazionale, UE ed internazionale, il proprio contributo al miglioramento della sicurezza del volo, grazie al qualificato impegno, alla passione ed alla dedizione dei singoli che vi lavorano.

Al fine di evitare ulteriori gravi penalizzazioni allo svolgimento dell'attività istituzionale e quindi allo svolgimento di una efficace azione di prevenzione nel campo della *safety* aeronautica, rimane l'assoluta necessità di pervenire ad una rapida normalizzazione della situazione dell'ANSV, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente in materia di blocco del *turnover*;
- b) l'adeguamento dei trasferimenti dello Stato per il sostenimento dei relativi costi del personale;

c) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

A tal proposito pare opportuno sottolineare che secondo il legislatore dell'Unione europea «Le autorità investigative per la sicurezza [in Italia appunto l'ANSV] sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.» (*considerando* n. 15 del regolamento UE n. 996/2010). Conseguentemente, sempre secondo lo stesso legislatore dell'Unione europea, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile deve essere «dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.» (art. 4, paragrafo 6, del medesimo regolamento UE n. 996/2010).

Al fine di poter gestire la fase emergenziale in essere ed evitare di vanificare tutti gli sforzi e gli investimenti fatti in questi anni per dare all'Italia una accreditata autorità investigativa a livello internazionale e UE, l'ANSV – nelle more dell'ottenimento delle predette deroghe normative in materia di *turnover* e delle autorizzazioni necessarie per poter bandire un concorso pubblico per l'assunzione di tecnici investigatori – ha concluso, il 29 aprile 2014, un protocollo d'intesa con l'Aeronautica militare, che prevede, tra l'altro, la possibilità di avvalersi di personale della citata Forza armata, in posizione di comando presso l'ANSV per un limitato periodo di tempo, da impiegare nell'area investigativa.

In virtù del testé citato accordo e dopo che l'ANSV ha ottenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze il nulla osta di competenza per le relative operazioni di bilancio, hanno preso servizio, il 13 febbraio 2015, in posizione di comando, quattro ufficiali dell'Aeronautica militare, individuati dall'ANSV tra quelli proposti dalla Forza armata, che saranno destinati, dopo un adeguato periodo di formazione specifica (coerente con le linee guida in materia emanate dall'ICAO<sup>1</sup>), allo svolgimento dell'attività investigativa. In particolare, alcuni dei suddetti ufficiali hanno al proprio attivo una significativa attività di pilotaggio su aeromobili dello stesso tipo o analoghi a quelli in uso in ambito aviazione commerciale (ad esempio, famiglia Airbus A320, Boeing 767, Boeing 707, ecc.) e sono anche in possesso di licenze professionali civili di pilotaggio; alcuni di loro, inoltre, hanno già maturato in ambito militare una consolidata esperienza nel campo delle investigazioni aeronautiche.

## 2. PERSONALE IN SERVIZIO.

A fronte di un ruolo viepiù crescente nel panorama nazionale e comunitario dell'ANSV, la sua dotazione organica è stata progressivamente erosa, a seguito dei numerosi interventi legislativi volti al contenimento delle spese della pubblica amministrazione. Da una dotazione organica iniziale di 55 unità di personale (prevista dal decreto legislativo n. 66/1999 e comprendente, tra l'altro, 12 funzionari tecnici investigatori e 3 dirigenti) si è scesi, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale

<sup>1</sup> L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio al 31 dicembre 2014 erano però 19, di cui soltanto 4 tecnici investigatori<sup>2</sup>: l'ANSV, infatti, non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

Come già evidenziato nel paragrafo 1 (Considerazioni generali), la gravissima criticità di organico sta incidendo sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello dell'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Purtroppo, soltanto un limitato numero di inchieste di sicurezza viene completato nel termine (ordinatorio) auspicato dalla vigente normativa in materia. Al riguardo, va ricordato che il personale tecnico investigativo in servizio presso l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali;
- procedere all'acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi segnalati, al fine di procedere alla puntuale classificazione degli stessi e verificare l'eventuale sussistenza dei presupposti di legge per procedere alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza; molti di tali approfondimenti, pur non dando successivamente luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano comunque aspetti di interesse a fini di prevenzione e possono costituire la premessa per lo svolgimento, da parte dell'ANSV, di una specifica attività di studio;
- partecipare, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e dell'Unione europea, alle inchieste di sicurezza che coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali relativi alle tematiche attinenti l'attività istituzionale.

Alla luce di quanto rappresentato, rimane ineludibile l'esigenza, per l'ANSV, di poter avviare una procedura concorsuale per l'assunzione, a tempo indeterminato, del personale tecnico investigativo, ottenendo, in deroga alla vigente normativa sul *turnover*, l'autorizzazione ad assumere tutti i tecnici investigatori necessari a completare il rispettivo organico. L'esigenza di poter avviare la predetta procedura concorsuale continua a porsi con carattere di urgenza, perché le tempistiche per assicurare la piena operatività dei nuovi tecnici investigatori non saranno comunque brevi, calcolati i tempi per l'espletamento del relativo concorso pubblico e per il completamento dell'iter formativo minimo. Peraltro, la possibilità di avvalersi del personale dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV è limitata nel tempo, proprio perché si tratta di una soluzione provvisoria, destinata

---

<sup>2</sup> Dei 4 tecnici investigatori, uno, però, è in aspettativa senza retribuzione dal 16 agosto 2014 al 15 maggio 2015, in quanto vincitore di selezione presso un organismo UE, dove, alla data della presente relazione, presta servizio.

a consentire la sopravvivenza dell'ANSV nella fase emergenziale in cui si trova, in vista dell'assunzione, previo espletamento di concorso pubblico, di personale a tempo indeterminato da inserire stabilmente nel proprio organico investigatori.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area del personale tecnico-economica-amministrativa presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti<sup>3</sup>.

### 3. LA SITUAZIONE FINANZIARIA (ELEMENTI RIASSUNTIVI).

L'esercizio 2014 si è chiuso con risultati contabili positivi, sia dal punto di vista strettamente finanziario, sia sotto il profilo economico.

Per la prima volta dall'anno 2006 è stato conseguito un, seppur modesto, avanzo di gestione (oltre 49 mila euro), che ha condotto ad un miglioramento del risultato complessivo di amministrazione, oggetto di inesorabili cali progressivi nei passati esercizi.

**La situazione di sostanziale pareggio finanziario tra entrate ed uscite non deve, però, trarre in inganno, in quanto è il frutto della contingente situazione di carenza di organico, che ha toccato i massimi storici proprio nel 2014.**

Il problema dei trasferimenti all'ANSV si ripropone con urgenza già a partire dal 2015, ove, al contrario, sarà necessario ricorrere in misura massiccia all'avanzo di amministrazione, in particolare per il finanziamento degli oneri connessi all'ingresso del personale militare in posizione di comando.

### 4. L'ATTIVITÀ SVOLTA.

Per la descrizione puntuale dell'attività svolta dall'ANSV nel 2014 si ritiene opportuno rimandare al *Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia, anno 2014*, che viene posto in Allegato 9.

Qui ci si limita a segnalare che nel 2014 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3118 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo di interesse ANSV, di cui 79 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero (che hanno comportato, in 71 casi, l'apertura di una inchiesta di sicurezza da parte del competente organismo investigativo straniero).

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 53 inchieste di sicurezza ed ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 inchieste condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. Delle 71 inchieste di cui sopra, 28 riguardavano eventi occorsi ad aeromobili assimilabili a quelli che, in Italia, rientrano nella categoria degli *apparecchi per il volo da diporto o sportivo* (ultraleggeri, deltaplani, ecc.).

In tale contesto va evidenziato che, proprio al fine della corretta classificazione degli eventi segnalati, nel 2014 si è registrato un sensibile incremento (+24%) del numero di eventi (in totale

---

<sup>3</sup> È paradossale dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la “semplificazione burocratica”, aumentino, invece, a dismisura, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro che queste ultime producano, come risultato, alcun significativo valore aggiunto.

206) oggetto di approfondimenti preliminari da parte dell'ANSV (tali eventi sono inizialmente classificati come "Inco Major")<sup>4</sup>. Le note di approfondimento redatte dagli investigatori dell'ANSV in ordine agli "Inco Major" loro assegnati, ancorché non necessariamente portino all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, rappresentano comunque un importante strumento di analisi delle problematiche correlate alla sicurezza del volo. Proprio per quest'ultima ragione l'ANSV sta valutando la possibilità, a partire dal 2015, di rendere pubbliche, in un'ottica di prevenzione, le note di approfondimento "Inco Major" che risultino più significative sotto il profilo della sicurezza del volo.

Nel corso del 2014 l'ANSV ha completato 16 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza.

---

<sup>4</sup> Inco Major: *Major Incident* (MAJ).

## **Parte seconda**

### **IL DOCUMENTO CONTABILE**

#### **1. CRITERI DI VALUTAZIONE UTILIZZATI NELLA REDAZIONE DEL RENDICONTO GENERALE.**

Il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2014 è stato predisposto in conformità alle disposizioni recate in merito dal DPR 27 febbraio 2003 n. 97, il cui iter di riforma risulta prossimo alla conclusione, nonché dal Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'ANSV, che allo stesso fa diretto riferimento.

Il documento si articola nelle tre componenti fondamentali: il conto del bilancio, il conto economico e lo stato patrimoniale.

Il conto del bilancio evidenzia le risultanze della gestione delle entrate e delle uscite in relazione alla corrispondente classificazione del bilancio preventivo; rappresenta, pertanto, la gestione finanziaria dell'ente, che, di fatto, nell'ambito di un sistema di contabilità in effetti "misto", risulta essere ancora la prospettiva contabile primaria dalla quale scaturiscono le corrispondenti rilevazioni in contabilità economica.

Per quanto riguarda l'aspetto economico-patrimoniale, si è provveduto a redigere il conto economico e lo stato patrimoniale attraverso le rilevazioni in partita doppia, elaborate per estrapolazione dei dati delle entrate e delle spese, rilevabili dal rendiconto finanziario.

#### **2. ANALISI DELLE VOCI DEL CONTO DEL BILANCIO.**

Il conto del bilancio è composto, secondo le disposizioni del già citato DPR n. 97/2003, dal rendiconto finanziario decisionale (Tabelle A e B), elaborato sulla base delle unità previsionali di base (U.P.B.), il quale offre anche la possibilità di un diretto riscontro con i dati dell'esercizio 2013, e dal rendiconto finanziario gestionale (Tabelle C e D), elaborato per i corrispondenti capitoli, che si passa ora ad esaminare.

Nei prospetti in questione, per ciascun capitolo di entrata (Tabella C) e di spesa (Tabella D), vengono evidenziate nella gestione di competenza: le previsioni iniziali, le variazioni ad esse apportate nel corso dell'anno e le previsioni finali che ne sono derivate; gli accertamenti realizzati per le entrate e gli impegni assunti per le spese, distinguendo gli importi per i quali si è verificato nell'esercizio anche il corrispondente movimento monetario (riscossioni/pagamenti) e quelli per i quali tale fase si realizzerà nei prossimi esercizi (residui attivi e passivi); l'ammontare risultante dal raffronto tra importi preventivati e somme effettivamente utilizzate.

Per ciascun capitolo viene poi rappresentata l'incidenza che la gestione dei residui, provenienti dagli esercizi precedenti, ha avuto sul bilancio, ponendo a raffronto la consistenza iniziale, la loro realizzazione in termini di riscossioni e pagamenti, la consistenza al termine dell'esercizio e le eventuali variazioni accertate nel corso dell'esercizio stesso.

Infine, per la gestione di cassa, vengono riportati per ciascun capitolo gli importi complessivamente riscossi o pagati, evidenziando, anche in questo caso, gli scostamenti rispetto alle previsioni definitive.

Per quanto riguarda le entrate, dall'esame della Tabella C emerge che, al netto delle partite di giro, le risorse finanziarie sono pari circa a 3,551 milioni di euro e sono costituite pressoché interamente dai trasferimenti correnti dallo Stato. Il trasferimento complessivo a favore dell'ANSV è risultato

ammontare ad euro 3.486.648, di cui euro 3.295.902 per spese obbligatorie ed euro 190.746 a titolo di spese di funzionamento.

Il residuale ammontare accertato delle entrate correnti di euro 64.045 è rappresentato da rimborsi e recuperi spettanti all'ANSV in conto 2014.

Non è stata effettuata alcuna operazione relativamente alle entrate in conto capitale.

Le “partite di giro” – costituite dalle trattenute eseguite a vario titolo dall'ANSV per conto di terzi, in primo luogo quelle effettuate in qualità di sostituto d'imposta, dai depositi cauzionali versati dai fornitori a garanzia degli adempimenti contrattuali e dall'anticipazione fornita e recuperata dalla cassa economale – pareggiano, sia per gli accertamenti che per gli impegni, nell'importo complessivo di euro 657.400,62.

A fronte di tali entrate, la Tabella D riporta, al netto delle partite di giro, spese impegnate per complessivi 3,5 milioni di euro, di cui circa 3 milioni di euro per spese correnti e 436 mila euro per spese in conto capitale, determinando un avanzo di gestione, a fine esercizio, di oltre 49 mila euro.

Una analisi più dettagliata delle voci di uscita per spese correnti pone in evidenza i seguenti valori.

#### **Unità previsionale di II livello “Funzionamento”.**

*Spese relative agli Organi (207 mila euro).*

I compensi agli Organi nel 2014 sono stati corrisposti in base a quanto stabilito dal dPCM 2 agosto 2012, ovvero operando sugli importi in esso indicati la decurtazione del 10% di cui all'art. 1, comma 58, della legge n. 266/2005 e l'ulteriore riduzione, sempre del 10%, di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133/2010.

Si evidenzia che, a seguito del parere emesso dal Consiglio di Stato nell'adunanza dell'11 giugno 2014 (numero affare 01030/2013), il dPR 9 gennaio 2015 ha accolto il ricorso proposto dal Presidente dell'ANSV contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri ai fini del parziale annullamento del predetto dPCM nella parte in cui dispone la doppia decurtazione del 10%. Pertanto, a decorrere dalle mensilità di marzo 2015 i compensi in questione sono stati riportati al loro valore nominale e nel corso dell'anno si dovrà provvedere alla corresponsione agli interessati degli arretrati per il periodo 7 luglio 2011-28 febbraio 2015.

Per due dei componenti del Collegio, che sono dipendenti pubblici e hanno optato per il mantenimento, in via esclusiva, del trattamento economico dell'amministrazione di appartenenza, trova applicazione l'articolo 1, commi 5 e 6, del decreto-legge 6 luglio 2011 n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111/2011: pertanto, non percepiscono compenso e il relativo onere, iscritto comunque a bilancio a titolo prudenziale, costituisce a fine anno economia di spesa. Al contrario, il Presidente dell'ANSV, che è un docente universitario, è posto, per legge, in aspettativa obbligatoria senza assegni, e quindi non percepisce alcun emolumento da parte dell'Ateneo di appartenenza.

Per ciò che concerne i rimborsi agli Organi, essi insistono globalmente sul capitolo di spesa 106 che risulta articolato su tre distinti piani gestionali: il primo, relativo ai rimborsi delle spese sostenute per la partecipazione all'attività istituzionale; il secondo, per le spese per missioni connesse

all'attività investigativa e alla partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali e comunitari e, infine, l'ultimo, concernente le spese per "altre missioni", sulle quali impatta la misura di contenimento della spesa pubblica di cui all'articolo 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78. La spesa sostenuta per queste ultime ammonta nel 2014 ad euro 1.404,50, ben al di sotto dunque del limite imposto dalla norma, facente riferimento al 50% della corrispondente spesa sostenuta nel 2009 (euro 2.665,00).

*Spese relative al personale* (1,7 milioni di euro).

La spesa dell'esercizio, il cui dettaglio è specificato nell'Allegato 6, risulta in notevole diminuzione rispetto agli anni precedenti a causa della progressiva riduzione della consistenza del personale, in particolare del numero dei tecnici investigatori.

Nel corso dell'anno, infatti, sono stati collocati a riposo per sopraggiunti limiti di età ben tre tecnici investigatori; si è inoltre registrata l'uscita di un quarto, che, essendo risultato vincitore di concorso presso una amministrazione UE, è stato pertanto collocato in aspettativa senza assegni per un periodo di nove mesi. Al 31 dicembre l'organico degli investigatori in servizio ammontava a quattro unità, di cui una, però, come testé precisato, in aspettativa senza assegni in quanto vincitrice di concorso presso una amministrazione UE.

Come già accennato, allo scopo di sopperire alla gravissima criticità di organico e nella speranza che si concretizzi la più volte invocata rimozione dei vincoli normativi in materia di *turnover* che ostano all'assunzione di personale, in data 29 aprile 2014 l'ANSV, in sede di rinnovo del protocollo d'intesa con l'Aeronautica Militare (AM), ha previsto la possibilità di ricorrere a personale militare in comando destinato a supportare lo svolgimento dell'attività investigativa.

Sono stati pertanto istituiti, con apposito provvedimento di variazione al bilancio, due nuovi capitoli di spesa destinati al trattamento economico di tale personale: uno, allocato nella presente Unità, per l'erogazione diretta da parte dell'ANSV delle componenti accessorie della retribuzione, correlate allo specifico profilo d'impiego, e l'altro, allocato tra i trasferimenti passivi (aggregato "Interventi diversi") per il rimborso all'AM, inclusi gli oneri riflessi, delle competenze a carattere fisso che continueranno ad essere erogate dall'Amministrazione di appartenenza. Gli stanziamenti appostati, alimentati da un apposito prelievo dall'avanzo di amministrazione, previo parere favorevole della Ragioneria generale dello Stato, non sono stati utilizzati nel corso dell'anno a causa del protrarsi delle procedure, preliminari al comando, di individuazione dei soggetti ritenuti idonei alle funzioni; l'iter procedurale si è concluso a febbraio 2015, con l'ingresso in ANSV di un primo contingente di quattro unità di personale AM in comando.

Si segnala anche che, a decorrere da novembre 2014, l'ANSV, a fronte della disponibilità dell'interessato, ha conferito un incarico a titolo gratuito (fatto salvo l'eventuale rimborso delle spese debitamente documentate per l'espletamento delle attività richieste dall'ANSV), di durata annuale, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del decreto-legge 24 giugno 2014 n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014 n. 114, ad uno dei tecnici investigatori cessati dal servizio, che ha, all'attivo, una elevata esperienza in materia di sicurezza del volo e di investigazioni in campo aeronautico. Al riguardo, si evidenzia che il suddetto collaboratore ha tuttavia deciso di interrompere la citata attività di collaborazione a far data dal 2 aprile 2015,

Globalmente, nell'esercizio 2014 si rilevano 19,88 aa/pp, ivi inclusa una unità in comando in posizione economica C1, assegnata all'area amministrativa. Nella spesa dell'esercizio è incluso



anche l'onere anticipato nell'anno per il trattamento economico fondamentale di una unità amministrativa ANSV comandata presso altra Amministrazione, che dovrà rimborsarlo alla stessa ANSV; l'importo in questione, pari a complessivi 54.134,36 euro, è stato corrispondentemente iscritto tra le entrate accertate di competenza dell'esercizio.

In tale categoria – ancorché si tratti di una figura non ricompresa nella dotazione organica – è allocato anche il capitolo di spesa relativo agli emolumenti destinati al Direttore generale, con due piani gestionali distinti: compenso e indennità di risultato.

Come avvenuto per gli Organi, anche il capitolo di spesa delle missioni del personale è stato articolato su due diversi piani di gestione: per le missioni di natura ispettiva (*rectius*, investigativa), svolte dai propri tecnici investigatori, l'ANSV si avvale dell'espressa esclusione dal limite di spesa, prevista dall'art. 6, comma 12, del decreto-legge n. 78/2010. La spesa per le residuali missioni, sottoposte al limite di cui alla già citata norma di contenimento della spesa pubblica, è risultata ammontare nel 2014 ad euro 396,25 (il limite di spesa, pari al 50% della spesa 2009, ammontava ad euro 8.196); anche in questo caso, dunque, si è rimasti ben al di sotto del limite imposto dalla norma.

Per la formazione del personale è stato rigorosamente rispettato il dettato dell'art. 6, comma 13, del più volte citato decreto-legge n. 78/2010, che fissa il limite di spesa al 50% dell'importo speso nel 2009 (limite di euro 2.375): nel 2014 sono stati infatti effettuati interventi formativi, destinati al personale dell'area amministrativa, con un onere complessivo di euro 1.710,00.

Si segnala, al riguardo, che la Ragioneria generale dello Stato ha recentemente espresso parere favorevole circa l'istituzione di un apposito piano gestionale di spesa relativo alla formazione specialistica dei tecnici investigatori, al di fuori dai limiti di spesa di cui al decreto-legge n. 78/2010. Sono state pertanto riconosciute, anche al livello dell'Amministrazione centrale finanziaria, la peculiarità e la necessità dell'aggiornamento professionale di tale personale, che è espressamente contemplato dalla normativa internazionale e UE in materia.

#### *Spese per l'acquisizione di beni e servizi (522 mila euro).*

Preliminarmente si rappresenta che la suddetta spesa, stabile rispetto all'esercizio precedente, ha rispettato, unitamente alle altre voci ad essa assimilate a tale scopo (rimborsi spese per missioni Organi e dipendenti, ivi incluse, finanche, le spese per missioni connesse all'attività investigativa), la previsione di cui al combinato disposto dell'art. 8, comma 3, del decreto-legge n. 95/2012 e dell'art. 50, comma 3 del decreto-legge n. 66/2014, che impone, per l'anno 2014, la riduzione cumulativa del 15% rispetto alla corrispondente spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.

La spesa complessiva è stata pari infatti ad euro 624.418 (escludendo dall'unità Beni e servizi unicamente la spesa sostenuta per l'OIV), mentre il limite di riferimento era pari ad euro 665.601.

**Si evidenzia che, tra le numerose e diversificate misure di *spending review* ad oggi vigenti, quella testé citata sarà, in assoluto, già dal 2015, quella di più difficile applicazione.**

Infatti, dopo il quadriennio 2011-2014, nel quale l'ente ha subito una emorragia continua di personale e un conseguente calo dei volumi gestionali, nel futuro immediato, grazie all'ingresso di forze nuove tra i tecnici investigatori, l'ANSV ha in prospettiva un periodo di crescita dell'attività istituzionale, che risulta difficilmente conciliabile con la riduzione delle spese per consumi intermedi, dato che, inevitabilmente, la categoria rappresenta la fonte principale di finanziamento delle inchieste di sicurezza e della conseguente attività di prevenzione.

Tra le spese più rilevanti della categoria, si segnalano, in particolare, quelle per i consumi di energia elettrica, per il riscaldamento e per la pulizia (152 mila euro) e per il servizio di vigilanza (107 mila euro), tutte, comunque, con un *trend* in calo in virtù della progressiva razionalizzazione delle forniture. Come già anticipato, in questa unità previsionale di base trova allocazione anche il capitolo per le spese connesse all'attività dell'OIV (Organismo indipendente di valutazione), previsto dal d.lgs. n. 150/2009 (euro 8 mila).

Nello schema che segue si dà contezza del rispetto delle diverse misure di contenimento della spesa pubblica in vigore per l'esercizio finanziario 2014 per la presente categoria. Per ciascuna tipologia di spesa sono indicati: l'importo impegnato nell'anno preso a riferimento dalla norma, il limite di spesa imposto, con la relativa percentuale di riduzione della spesa, e l'importo impegnato nel 2014 dall'ANSV.

Tipologia spesa	Importo impegnato nell'anno di riferimento		Limite di spesa da non superare nel 2014		Impegnato 2014
Rappresentanza	2009	219,20	20%	43,84	41,19
Convegni, mostre, relazioni pubbliche, pubblicità	2009	0,00	20%	0,00	0,00
Autovetture (noleggio)	2011	9.143,68	50%	4.571,84 <sup>5</sup>	3.816,81
Collaborazioni e consulenze	2009	0,00	20%	0,00	0,00
Stampa relazioni e rapporti d'inchiesta (c.d. tagliacarta)	2007	63.425,00	50%	31.712,50	15,50 <sup>6</sup>
Spese per sponsorizzazioni				0,00	0,00
Spese di manutenzione ordinaria e straordinaria	Valore immobile all'1.1.2014 7.618.596		2%	152.372	105.034 <sup>7</sup>

Per ciò che concerne il correlato riversamento dei risparmi di spesa al bilancio dello Stato, si rimanda alla trattazione dell'apposito capitolo dal quale è avvenuto l'esborso.

Gli scostamenti prodotti a fine esercizio rispetto alle previsioni (146 mila euro) sono dovuti alla oculata politica di gestione delle spese da sempre attuata in ANSV e anche al fatto che le previsioni di taluni capitoli, direttamente connessi all'attività istituzionale, sono sempre stimate nel corso di

<sup>5</sup> Si è derogato al nuovo limite introdotto dall'art. 15 del decreto-legge n. 66/2014 per effetto del contratto pluriennale di noleggio Consip già in essere.

<sup>6</sup> L'ANSV, in un'ottica di contenimento delle spese ed al fine di rendere più tempestiva la diffusione dei risultati delle inchieste, ha optato per la riproduzione delle relazioni e dei rapporti di inchiesta unicamente in file pdf.

<sup>7</sup> Nel 2014 sono state sostenute spese di manutenzione ordinaria (euro 56.591) e straordinaria (euro 48.443). La rideterminazione del limite per le spese di manutenzione (euro 152.372), rispetto a quelle sostenute nel 2007 (euro 62.000), non dà luogo a differenze da riversare al bilancio dello Stato.

tutto l'esercizio in via prudenziale e producono automaticamente delle economie qualora non si verificano degli eventi che comportino lo svolgimento di inchieste di sicurezza molto complesse ed onerose sotto il profilo dei costi.

#### Unità previsionale di II livello "Interventi".

*Spese connesse all'attività istituzionale* (3 mila euro): sono rappresentate dalle quote associative di adesione ad un organismo internazionale (Flight Safety Foundation).

*Oneri finanziari* (183 mila euro): comprendono principalmente gli interessi passivi relativi al mutuo contratto per l'acquisto della sede ed un residuale importo per le spese bancarie.

*Oneri tributari* (243 mila euro): essi comprendono anche l'IRAP versata in corrispondenza delle competenze erogate (euro 120.574,31). Si evidenzia che sebbene l'importo di quest'ultima sia in diminuzione per effetto del calo della spesa di personale, il totale della categoria rimane pressoché invariato rispetto all'anno precedente per effetto dell'introduzione di nuovi tributi (TASI) e dell'aumento della tassa sui rifiuti.

#### *Poste correttive e compensative* (191 mila euro).

Sotto la forma di restituzioni e rimborsi troviamo i riversamenti effettuati all'entrata del bilancio dello Stato in ottemperanza alle vigenti disposizioni di contenimento della spesa; i singoli importi sono rappresentati nella seguente tabella.

Tipologia di riduzione	Norma di riferimento	Importo versato per l'anno 2014
Riduzione del 50% delle spese di rappresentanza 2007	Art. 61, c. 17, decreto-legge n. 112/2007	348,00
Decurtazione del 10% del fondo per la contrattazione integrativa anno 2004	Art. 67 decreto-legge n. 112/2007	147.265,90
Riduzione del 10% dei compensi degli Organi (inclusi gettoni di presenza)	Art. 6, c. 3, decreto-legge n. 78/2010	14.648,89
Riduzione dell'80% delle spese di rappresentanza 2009	Art. 6, c. 8, decreto-legge n. 78/2010	175,36
Riduzione del 50% della spesa per missioni (personale)	Art. 6, c. 12, decreto-legge n. 78/2010	8.196,01
Riduzione del 50% della spesa per missioni (Organi)	Art. 6, c. 12, decreto-legge n. 78/2010	2.665,00
Riduzione del 50% delle spese di formazione 2009	Art. 6, c. 13, decreto-legge n. 78/2010	2.375,00
Riduzione del 20% delle spese per manutenzione, noleggio ed esercizio di autovetture 2009	Art. 6, c. 14, decreto-legge n. 78/2010	3.063,44
Riduzione dell'80% spesa media 2010-2011 acquisto mobili e arredi	Art.1, comma 142, legge n. 228/2012 (finanziaria 2013)	12.032,55
Totale versamenti		190.770,15

#### *Altre spese* (8,8 mila euro).

Si riferiscono alle spese di carattere legale, in particolare: al pagamento effettuato a seguito della sentenza del Tribunale del lavoro pronunciata, in primo grado, sul ricorso di un ex dipendente

(euro 5.859,78) e all'impegno, a titolo prudenziale, per le spese connesse ad altri procedimenti instauratisi nel corso dell'anno.

#### *Accantonamenti.*

In questa unità sono allocati i Fondi speciali, capitoli sui quali, in base al Regolamento di amministrazione e contabilità, non possono essere assunti impegni, né emessi mandati di pagamento.

Per ciò che concerne il Fondo unico di amministrazione, che accoglie le risorse destinate al miglioramento della prestazione del personale, la quota avanzata dopo l'avvenuto esborso dai capitoli stipendiali delle componenti a carattere "fisso e continuativo" in competenza 2014, ivi gravanti per quanto stabilito dalla contrattazione nazionale e decentrata già vigente, è direttamente confluita nell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre. L'importo di euro 146.250 sarà utilizzato per la contrattazione integrativa relativa al 2014, dopo l'approvazione del presente rendiconto.

Stante il risultato positivo della gestione 2014, si accantona al Fondo rischi ed oneri una quota di 20 mila euro, che confluisce direttamente nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione, unitamente alla quota relativa al Fondo per il trattamento di fine rapporto, nei limiti, quest'ultima, del costo effettivo computato al 31 dicembre.

#### **Unità previsionale di II livello "Investimenti".**

*Investimenti in beni durevoli (64 mila euro).*

Per quanto riguarda le spese di parte capitale, tra gli investimenti l'uscita più consistente si riferisce ad un intervento urgente di manutenzione straordinaria che si è reso necessario sugli impianti di condizionamento climatico dell'immobile e della sala CED, con la sostituzione integrale dei gruppi refrigeratori, per il quale, tra l'altro, si è dovuto ricorrere ad una variazione compensativa nell'ambito della stessa unità per incrementare lo stanziamento del capitolo interessato.

In previsione anche dell'arrivo delle nuove unità di personale destinate a supportare l'attività investigativa, si è dato l'avvio ad un programma di rinnovo delle attrezzature di dotazione tecnica del personale e delle postazioni informatiche, programma che vedrà la sua conclusione nel corso del 2015. Tali spese sono state effettuate nella seconda parte dell'esercizio, utilizzando, dal punto di vista contabile, il Fondo per il ripristino degli investimenti accantonato nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione.

Non sono state fatte acquisizioni di mobili e arredi (vigeva il limite del 20% della spesa media 2010-2011) e il programma di rinnovo ed implementazione delle attrezzature dei laboratori è stato rinviato al 2015, con un conseguente scostamento rispetto a quelle che erano le previsioni di spesa per l'esercizio.

Nel corso dell'anno 2014 è stato erogato il TFR per le tre unità cessate dal servizio con trattamento previdenziale INPS ed il relativo importo, a carico del capitolo 1301, ammonta ad euro 34,3 mila.

Nell'unità previsionale "*Altri oneri patrimoniali*" è iscritta la spesa per la quota capitale di ammortamento 2014 del mutuo, che è risultata pari a 338 mila euro.

La situazione amministrativa (Allegato 1) riassume i dati salienti della gestione finanziaria, evidenziando la consistenza iniziale di cassa (euro 5.456.199,56), gli incassi ed i pagamenti complessivamente fatti nel 2014 ed il fondo di cassa finale (euro 5.548.321,26).

A chiusura dell'esercizio, dopo avere determinato l'ammontare dei residui attivi e passivi, l'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 5.234.972,47 (nel 2013, 5.146.880,40 euro).

Nel predetto ammontare dell'avanzo di amministrazione occorre evidenziare la quota a destinazione vincolata di euro 759.261,24, costituita dalle seguenti voci:

- indennità di fine rapporto a carico dell'ANSV per il personale iscritto alla gestione INPS, accumulate e rivalutate annualmente (85.811,24 euro);
- fondo rischi ed oneri per la copertura di esborsi per danni, spese legali e similari, derivanti dall'attività istituzionale (80 mila euro);
- quota per il Fondo ripristino investimenti (447,2 mila euro);
- la quota definitivamente avanzata dal Fondo unico di amministrazione 2014, destinata alla contrattazione integrativa (146.250 euro), già, comunque applicata in sede previsionale al bilancio 2015.

La gestione finanziaria dell'esercizio 2014 si chiude, dunque, con un avanzo di gestione di euro 49.598,85; con un miglioramento del risultato di amministrazione di 88 mila euro e con un miglioramento anche della consistenza della disponibilità finanziaria di cassa (oltre 92 mila euro). Grazie ai veloci indici di smaltimento dei residui, le due grandezze risultano prossime tra loro.

Il quadro d'insieme delle risultanze finanziarie è completato dall'esposizione dei movimenti intervenuti nei residui in essere all'inizio dell'esercizio (Allegati 2 e 3), distinti per capitolo ed esercizio di provenienza, per i quali è stato già approvato il relativo provvedimento di riaccertamento, previo parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, e dall'elenco dettagliato per capitolo dei residui attivi e passivi determinati dalla gestione di competenza (Allegati 4 e 5) e da considerare teoricamente esigibili tutti nel corso del 2015.

Per completezza di informazione, si allegano, infine:

- un prospetto (Allegato 6) nel quale vengono riepilogati gli oneri sostenuti per il personale dipendente, con la situazione delle unità in servizio al 31 dicembre 2014 e dei corrispondenti anni/persona;
- un prospetto (Allegato 7) che riporta il calcolo delle quote di ammortamento dei beni facenti parte del patrimonio dell'Agenzia;
- una breve relazione, ai sensi dell'art. 41, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2014 n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014 n. 89, inerente l'attestazione dei tempi di pagamento relativi alle transazioni commerciali (Allegato 8).

### **3. CONTO ECONOMICO.**

Il conto economico della gestione è stato predisposto mediante la trasposizione in contabilità generale dei dati del rendiconto finanziario, tenendo conto, ovviamente, anche delle rilevazioni non aventi riscontro diretto con le entrate e le spese. Sono state così ricavate le corrispondenti incidenze in termini di ricavi e di costi.

Il “valore della produzione” è rappresentato dai proventi (euro 3.550.695,59), costituiti sostanzialmente dal totale dei trasferimenti statali, oltre ai rimborsi e recuperi vari derivanti dalla gestione amministrativo-contabile.

I costi della produzione (euro 3.065.957,55) sono costituiti:

- dalla quasi totalità delle spese correnti, opportunamente riclassificate nelle appropriate tipologie economiche, ad esclusione degli interessi sul mutuo, iscritti successivamente presso l'apposita voce “*Oneri finanziari*”; tra i costi della produzione, in coerenza con gli schemi messi a disposizione dalla Ragioneria generale dello Stato per l'invio telematico dei bilanci, figura anche l'IRAP sugli emolumenti erogati (euro 120.574,31), mentre, nella voce finale “*Imposte dell'esercizio*” sono state inserite le altre voci di tassazione (IMU, TASI, TA.RI, COSAP, ecc.);
- dalla quota di ammortamento dell'esercizio sulle immobilizzazioni materiali, pari ad euro 263.936,97 (Allegato 7);
- dalla svalutazione rappresentata dal valore patrimoniale residuo di talune attrezzature (cellulari), posti in fuori uso perché non più funzionanti;
- dalla variazione negativa del valore delle rimanenze di magazzino dei materiali di consumo, pari ad euro 1.080,76;
- dalla quota 2014 di accantonamento al Fondo trattamento di fine rapporto, comprensiva di rivalutazione di legge, pari ad euro 18.539,76;
- dalla quota 2014 di accantonamento al Fondo per ripristino investimenti (25% della quota di ammortamento dell'esercizio), depurata dalla quota del Fondo stesso utilizzata nell'esercizio;
- dai riversamenti effettuati all'entrata del bilancio dello Stato (euro 190.770,15), classificati come oneri diversi di gestione;
- dalle cosiddette “*Altre spese*”, rappresentate dal costo dell'OIV, dalla quota associativa alla Flight Safety Foundation e dalle spese legali (euro 20.259).

Dal raffronto tra il valore ed i costi della produzione emerge una differenza positiva di euro 484.738,04, alla quale vanno sottratti gli oneri finanziari pari a euro 182.697,67.

Nell'ambito dei proventi straordinari è stato iscritto alla voce “*Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui*” l'importo di euro 38.493,22, rappresentato dalla cancellazione dei residui passivi.

Le già citate imposte dell'esercizio sono valorizzate per euro 122.503,98.

Il conto economico si chiude, pertanto, con un avanzo di euro 218.029,61, che si ascrive ad incremento del patrimonio netto.

Dal raffronto con l'esercizio precedente emerge pertanto un netto miglioramento del risultato d'esercizio, di riflesso a quanto avvenuto per la situazione finanziaria.

Viene, infine, allegato il quadro di riclassificazione dei predetti risultati economici, secondo il modello riportato dal DPR n. 97/2003.

#### **4. ANALISI DELLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE.**

L'ultimo prospetto fornisce la situazione patrimoniale, rilevando i movimenti determinatisi nel patrimonio per effetto della gestione.

Le attività sono sostanzialmente costituite dalle disponibilità liquide e dalle immobilizzazioni materiali.

Tra queste ultime sono da rilevare, principalmente:

- l'immobile, il cui valore è integrato dalle attrezzature ed impianti fissi ad esso collegati e dagli interventi di manutenzione straordinaria effettuati;
- le attrezzature tecnico scientifiche, ricomprese nei laboratori tecnici dell'ANSV;
- l'insieme dei mobili e delle macchine d'ufficio.

Le variazioni intervenute nel 2014 sulle immobilizzazioni sono rappresentate globalmente da una riduzione, in quanto le quote di ammortamento superano le nuove acquisizioni caricate a patrimonio nel corso dell'anno, tra le quali, come già detto, spicca la manutenzione straordinaria sull'impianto di condizionamento, portata in aumento del valore dell'immobile.

Nell'attivo circolante, che risulta sostanzialmente stabile rispetto allo scorso esercizio, sono iscritte, oltre alla disponibilità di cassa, le rimanenze di materiale di consumo e i crediti, questi ultimi costituiti dal rimborso di oneri anticipati per l'unità in comando presso altre Amministrazioni e dal rimborso delle spese, anticipate dall'ANSV, sostenute da un tecnico investigatore in missione in Ucraina su richiesta del Ministero degli affari esteri.

Per quanto riguarda le voci iscritte tra le passività, il patrimonio netto, che al 31 dicembre 2014 è pari ad euro 9.958.026,91, subisce un incremento che corrisponde esattamente al già citato disavanzo economico di euro 218.029,61.

Tra i Fondi di riserva risultano iscritti: il Fondo rischi ed oneri, pari ad euro 80.000, e il Fondo per il ripristino degli investimenti, pari ad euro 447.200.

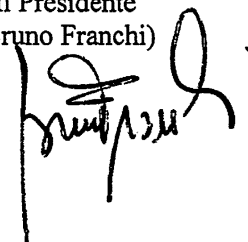
Il Fondo per il trattamento di fine rapporto si fissa, come già evidenziato nella trattazione dell'avanzo di amministrazione, nel valore di 85.811,24 euro.

La parte più consistente delle passività è essenzialmente costituita dal mutuo contratto con la Cassa depositi e prestiti per l'acquisto dell'immobile, che si riduce, per effetto del pagamento della rata di ammortamento 2014, ad euro 2.957.680,28, e, in minor misura, dai movimenti intervenuti nei residui passivi, ripartiti tra le varie tipologie di debiti.

In calce, sia alle attività che alle passività, risultano iscritti i conti d'ordine, che si riferiscono al volume 2014 delle gestioni per conto terzi tenute dall'ANSV (ritenute e trattenute varie, cassa economale, cauzioni versate dai fornitori a garanzia dei contratti), per un importo complessivo di 657.400,62 euro.

Roma, 23 aprile 2015

Il Presidente  
(Bruno Franchi)



AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario decisionale - ENTRATE**

**TABELLA A**

Codice	UPB	Denominazione	ANNO 2014			ANNO 2013		
			Residui attivi al termine esercizio	Competenza (accertamenti)	Cassa (riscossioni)	Residui attivi al termine esercizio	Competenza (accertamenti)	Cassa (riscossioni)
		Avanzo di amministrazione iniziale						
		Fondo iniziale di cassa		5.146.880,40	5.456.199,56		5.268.949,31	5.657.568,20
<b>1</b>		<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>						
1.2		TRASFERIMENTI CORRENTI	0,00	3.486.648,00	3.486.648,00	0,00	3.495.161,00	3.495.161,00
1.2.1		Trasferimenti correnti dallo Stato						
1.3		AL TRE ENTRATE CORRENTI						
1.3.2		Redditi e proventi patrimoniali	0,61	2,89	2,82	0,54	1,99	2,01
1.3.3		Poste correttive e compensative	55.894,11	64.044,70	56.685,27	48.534,68	52.108,31	3.573,63
1.3.4		Entrate non classificabili in altre voci	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale Titolo I</b>	<b>55.894,72</b>	<b>3.550.695,59</b>	<b>3.543.336,09</b>	<b>48.535,22</b>	<b>3.547.271,30</b>	<b>3.498.736,64</b>
<b>2</b>		<b>TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>						
2.1		ENTRATE DI NATURA PATRIMONIALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1.1		Alienazione di beni patrimoniali						
2.2		SOVVENZIONI						
2.2.1		Trasferimenti in conto capitale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3		ENTRATE DI NATURA FINANZIARIA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3.1		Accensione di prestiti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3.2		Altre entrate di natura finanziaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale Titolo II</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>TOTALE ENTRATE</b>	<b>55.894,72</b>	<b>3.550.695,59</b>	<b>3.543.336,09</b>	<b>48.535,22</b>	<b>3.547.271,30</b>	<b>3.498.736,64</b>
<b>3</b>		<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>						
3.1		OPERAZIONI COMPENSATIVE	0,00	657.400,62	721.900,62	64.500,00	709.440,16	644.940,16
3.1.1		Partite di giro	0,00	657.400,62	721.900,62	64.500,00	709.440,16	644.940,16
		<b>Totale Titolo III</b>	<b>0,00</b>	<b>657.400,62</b>	<b>721.900,62</b>	<b>64.500,00</b>	<b>709.440,16</b>	<b>644.940,16</b>
		<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>55.894,72</b>	<b>4.208.096,21</b>	<b>4.265.236,71</b>	<b>113.035,22</b>	<b>4.256.711,46</b>	<b>4.143.676,80</b>
		Avanzo di amministrazione utilizzato		-49.598,85			167.076,93	
		<b>TOTALE</b>	<b>55.894,72</b>	<b>4.158.497,36</b>	<b>4.265.236,71</b>	<b>113.035,22</b>	<b>4.423.788,39</b>	<b>4.143.676,80</b>



AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario decisionale - SPESE**

**TABELLA B**

Codice	UPB	Denominazione	ANNO 2014			ANNO 2013		
			Residui passivi al termine esercizio	Competenza (impegni)	Cassa (pagamenti)	Residui passivi al termine esercizio	Competenza (impegni)	Cassa (pagamenti)
<b>1</b>		<b>Titolo I - SPESE CORRENTI</b>						
1.1		<b>FUNZIONAMENTO</b>						
1.1.1		Spesa per gli Organi	17.630,07	207.012,99	207.775,47	18.612,82	200.341,91	188.581,08
1.1.2		Spesa per il personale in servizio	66.604,90	1.707.425,98	1.728.231,26	87.410,18	1.960.762,35	1.947.862,94
1.1.3		Acquisto di beni e consumo di servizi	162.243,30	522.074,51	494.959,67	173.170,62	524.221,14	453.925,15
1.2		<b>INTERVENTI DIVERSI</b>						
1.2.1		Spese connesse all'attività istituzionale	0,00	2.966,74	2.966,74	0,00	2.981,46	2.981,46
1.2.2		Trasferimenti passivi	0,00	0,00	0,00	-	-	-
1.2.3		Oneri finanziari	19.800,00	182.697,67	177.747,67	14.850,00	200.682,94	195.732,94
1.2.4		Oneri tributari	14.175,07	243.078,29	245.419,18	16.515,96	247.185,56	248.340,30
1.2.5		Poste correttive e compensative	0,00	190.770,15	190.770,15	0,00	233.436,10	233.436,10
1.2.6		Altre spese	9.717,00	8.859,78	5.859,78	6.717,00	0,00	103,00
1.3		<b>ACCANTONAMENTI DIVERSI</b>						
1.3.1		Riserve	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4		<b>TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVE SOSTITUTIVI</b>						
1.4.1		Spesa per il personale cessato dal servizio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale Titolo I</b>	<b>290.170,34</b>	<b>3.064.886,11</b>	<b>3.053.729,92</b>	<b>317.276,58</b>	<b>3.369.611,46</b>	<b>3.270.962,97</b>
<b>2</b>		<b>Titolo II - SPESE IN CONTO CAPITALE</b>						
2.1		<b>INVESTIMENTI</b>						
2.1.1		Investimenti in beni durevoli	4.346,10	63.784,14	75.150,11	15.942,86	15.830,66	20.863,34
2.1.4		Indennità di fine rapporto	0,00	34.326,88	34.326,88	0,00	8.662,10	8.662,10
2.2		<b>ALTRI ONERI PATRIMONIALI</b>						
2.2.1		Rimborso di mutui	0,00	338.099,61	338.099,61	0,00	320.244,01	320.244,01

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario decisionale - SPESE**

**TABELLA B**

Codice	UPB Denominazione	ANNO 2014			ANNO 2013		
		Residui passivi al termine esercizio	Competenza (impegni)	Cassa (pagamenti)	Residui passivi al termine esercizio	Competenza (impegni)	Cassa (pagamenti)
2.3	<b>COSTITUZIONE DI RISERVE</b>						
2.3.2	Fondo per ripristino investimenti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Totale Titolo II</b>	<b>4.346,10</b>	<b>436.210,63</b>	<b>447.576,60</b>	<b>15.942,86</b>	<b>344.736,77</b>	<b>349.769,45</b>
	<b>TOTALE USCITE</b>	<b>294.516,44</b>	<b>3.501.096,74</b>	<b>3.501.306,52</b>	<b>333.219,44</b>	<b>3.714.348,23</b>	<b>3.620.732,42</b>
<b>3</b>	<b>Titolo III - PARTITE DI GIRO</b>						
3.1	<b>OPERAZIONI COMPENSATIVE</b>						
3.1.1	Partite di giro	74.727,07	657.400,62	671.808,49	89.134,94	709.440,16	724.313,02
	<b>Totale Titolo III</b>	<b>74.727,07</b>	<b>657.400,62</b>	<b>671.808,49</b>	<b>89.134,94</b>	<b>709.440,16</b>	<b>724.313,02</b>
	<b>TOTALE GENERALE SPESE</b>	<b>369.243,51</b>	<b>4.158.497,36</b>	<b>4.173.115,01</b>	<b>422.354,38</b>	<b>4.423.788,39</b>	<b>4.345.045,44</b>

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - ENTRATE**

**TABELLA C**

U P B	Capitolo		GESTIONE DI COMPETENZA										Differenze rispetto alle previsioni	
	Numero	Denominazione	PREVISIONI					SOMME ACCERTATE					In più	In meno
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Riscosse	Rimaste da riscuotere	Totale accertato					
		Avanzo di amministrazione iniziale Fondo iniziale di cassa	4.992.404,34	154.476,06		5.146.880,40						5.234.972,47	88.092,07	
<b>1</b>		<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>												
1.2		<b>TRASFERIMENTI CORRENTI</b>	3.295.902,00			3.295.902,00			0,00		3.295.902,00			
1.2.1		<b>Trasferimenti correnti dallo Stato</b>												
1.2.1.1	201	Trasferimenti dello Stato per spese di natura obbligatoria												
	202	Trasferimenti dello Stato per spese di funzionamento	223.690,00		89.000,00	134.690,00			0,00	190.746,00	0,00	190.746,00	56.056,00	
		<b>Totale U.P.B. 1.2.1</b>	<b>3.579.592,00</b>	<b>0,00</b>	<b>89.000,00</b>	<b>3.430.592,00</b>			<b>0,00</b>	<b>3.486.648,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3.486.648,00</b>	<b>56.056,00</b>	<b>0,00</b>
1.3		<b>ALTRE ENTRATE CORRENTI</b>												
1.3.2		<b>Redditi e proventi patrimoniali</b>												
1.3.2.2	401	Interessi Attivi	30,00			30,00			0,61	2,28	0,61	2,89	27,11	
		<b>Totale U.P.B. 1.3.2</b>	<b>30,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>30,00</b>			<b>0,61</b>	<b>2,28</b>	<b>0,61</b>	<b>2,89</b>	<b>27,11</b>	<b>0,00</b>
1.3.3		<b>Poste correttive e compensative</b>												
1.3.3.1	501	Rimborsi e recuperi	30.000,00			30.000,00			55.894,11	8.150,59	64.044,70	34.044,70	0,00	
		<b>Totale U.P.B. 1.3.3</b>	<b>30.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>30.000,00</b>			<b>55.894,11</b>	<b>8.150,59</b>	<b>64.044,70</b>	<b>34.044,70</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.3.4		<b>Entrate non classificabili in altre voci</b>												
1.3.4.2	601	Entrate e proventi diversi	0,00			0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		<b>Totale U.P.B. 1.3.4</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>Totale Titolo I</b>	<b>3.549.622,00</b>	<b>0,00</b>	<b>89.000,00</b>	<b>3.460.622,00</b>			<b>55.894,72</b>	<b>3.494.800,87</b>	<b>55.894,72</b>	<b>3.550.695,59</b>	<b>90.100,70</b>	<b>27,11</b>
<b>2</b>		<b>TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>												
2.1		<b>ENTRATE DI NATURA PATRIMONIALE</b>												
2.1.1		<b>Alienazione di beni patrimoniali</b>												
2.1.1.3	701	Proventi derivanti dalla vendita di beni in fuori uso	0,00			0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		<b>Totale U.P.B. 2.1.1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2.2		<b>SOVVENZIONI</b>												
2.2.1		<b>Trasferimenti in conto capitale</b>												

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - ENTRATE**

**TABELLA C**

C A P	GESTIONE RESIDUI ATTIVI						GESTIONE DI CASSA				Totale residui attivi al termine dell'esercizio
	Residui all'inizio dell'esercizio	Riscossi	Rimasti da risquotere	Totali	Variazioni		Previsioni finali	Riscossioni	Differenze rispetto alle previsioni		
					In più	In meno			In più	In meno	
201	0,00			0,00			5.456.199,56	5.548.321,26	92.121,70		0,00
202	0,00		0,00	0,00			3.295.902,00	3.295.902,00			0,00
							134.690,00	190.746,00	56.056,00		
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.430.592,00	3.486.648,00	56.056,00	0,00	0,00
401	0,54	0,54	0,00	0,54			30,00	2,82		27,18	0,61
	0,54	0,54	0,00	0,54	0,00	0,00	30,00	2,82	0,00	27,18	0,61
501	48.534,68	48.534,68	0,00	48.534,68			30.000,00	56.685,27	26.685,27		55.894,11
	48.534,68	48.534,68	0,00	48.534,68	0,00	0,00	30.000,00	56.685,27	26.685,27	0,00	55.894,11
601	0,00			0,00			0,00	0,00			0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	48.535,22	48.535,22	0,00	48.535,22	0,00	0,00	3.460.622,00	3.543.336,09	82.714,27	27,18	55.894,72
	0,00			0,00			0,00	0,00	0,00		0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - ENTRATE**

**TABELLA C**

U P B	Capitolo		PREVISIONI						GESTIONE DI COMPETENZA				SOMME ACCERTATE		Differenze rispetto alle previsioni		
	Numero	Denominazione	Iniziali	Variazioni		Definitive	Riscosse	Rimaste da riscuotere	Totale accertato	In più	In meno	Totale accertato	In più	In meno	Totale accertato	In più	In meno
				In aumento	In diminuzione												
2.2.1.1	901	Elargizioni dello Stato finalizzate agli investimenti	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale U.P.B. 2.2.1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2.3		<b>ENTRATE DI NATURA FINANZIARIA</b>															
2.3.1		<b>Accensione di prestiti</b>															
2.3.1.1	1001	Accensione di mutui	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale U.P.B. 2.3.1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2.3.2		<b>Altre entrate di natura finanziaria</b>															
2.3.2.1	1101	Prelevamento dal fondo per il trattamento di fine rapporto	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>Totale U.P.B. 2.3.2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>TOTALE ENTRATE</b>	<b>3.549.622,00</b>	<b>0,00</b>	<b>89.000,00</b>	<b>3.460.622,00</b>	<b>3.494.800,87</b>	<b>55.894,72</b>	<b>3.550.695,59</b>	<b>90.100,70</b>	<b>27,11</b>						
3		<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>															
3.1		<b>OPERAZIONI COMPENSATIVE</b>															
3.1.1		<b>Partite di giro</b>															
3.1.1.1	1501	Ritenute erariali	500.000,00			500.000,00	435.342,97	0,00	435.342,97		64.657,03						
3.1.1.2	1502	Ritenute previdenziali e assistenziali	170.000,00			170.000,00	139.195,78	0,00	139.195,78		30.804,22						
3.1.1.3	1503	Ritenute per conto terzi	20.000,00			20.000,00	17.761,87	0,00	17.761,87		2.238,13						
3.1.1.4	1504	Recupero anticipazioni al cassiere	77.468,00			77.468,00	64.500,00	0,00	64.500,00		12.968,00						
3.1.1.5	1505	Cauzioni per conto di terzi	10.000,00			10.000,00	600,00	0,00	600,00		9.400,00						
		<b>Totale U.P.B. 3.1.1</b>	<b>777.468,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>Totale Titolo III</b>	<b>777.468,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>4.327.090,00</b>	<b>0,00</b>	<b>89.000,00</b>	<b>4.238.090,00</b>	<b>4.152.201,49</b>	<b>55.894,72</b>	<b>4.208.096,21</b>	<b>90.100,70</b>	<b>120.094,49</b>						
		Avanzo di amministrazione utilizzato	1.114.734,00	188.400,00		1.303.134,00			-49.598,85								
		<b>TOTALI A PAREGGIO</b>	<b>5.441.824,00</b>	<b>188.400,00</b>	<b>89.000,00</b>	<b>5.541.224,00</b>	<b>4.158.497,36</b>		<b>4.158.497,36</b>								

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - ENTRATE**

**TABELLA C**

C A P	GESTIONE RESIDUI ATTIVI				GESTIONE DI CASSA				Totale residui attivi al termine dell'esercizio	
	Residui all'inizio dell'esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Differenze rispetto alle previsioni			
					In più	In meno	In più	In meno		
901	0,00			0,00			0,00		0,00	0,00
	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1001	0,00			0,00			0,00		0,00	0,00
	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1101	0,00			0,00			0,00		0,00	0,00
	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>48.535,22</b>	<b>48.535,22</b>	<b>0,00</b>	<b>48.535,22</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3.460.622,00</b>	<b>3.543.336,09</b>	<b>82.741,27</b>	<b>55.894,72</b>
1501	0,00			0,00			500.000,00	435.342,97		64.657,03
1502	0,00			0,00			170.000,00	139.195,78		30.804,22
1503	0,00			0,00			20.000,00	17.761,87		2.238,13
1504	64.500,00	64.500,00		64.500,00			77.468,00	129.000,00	51.532,00	0,00
1505	0,00			0,00			10.000,00	600,00		9.400,00
	<b>64.500,00</b>	<b>64.500,00</b>	<b>0,00</b>	<b>64.500,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>721.900,62</b>	<b>51.532,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>64.500,00</b>	<b>64.500,00</b>	<b>0,00</b>	<b>64.500,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>721.900,62</b>	<b>51.532,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>113.035,22</b>	<b>113.035,22</b>	<b>0,00</b>	<b>113.035,22</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>4.238.090,00</b>	<b>4.265.236,71</b>	<b>134.275,27</b>	<b>55.894,72</b>
							1.315.159,00	-92.121,70		
							<b>5.553.249,00</b>	<b>4.173.115,01</b>		

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**  
**TABELLA D**

U P B	CAPITOLO		PREVISIONI				SOMME IMPEGNATE				Differenze rispetto alle previsioni	
	num	Denominazione	Iniziali	Variazioni		Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno	
				in aumento	in diminuzione							
1		<b>TITOLO I - SPESE CORRENTI</b>										
1.1		<b>FUNZIONAMENTO</b>										
1.1.1		<i>Spesa per gli Organi</i>										
1.1.1.1	101	Compensi al Presidente e ai membri del Collegio	122.000,00			122.000,00	97.290,03	0,00	97.290,03			24.709,97
1.1.1.2	103	Compensi al Collegio dei revisori dei conti	27.000,00			27.000,00	20.046,08	6.659,50	26.705,58			294,42
1.1.1.1	104	Gettone di partecipazione alle riunioni degli Organi	15.000,00	1.000,00		14.000,00	0,00	5.718,09	5.718,09			8.281,91
1.1.1.3	105	Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Agenzia	18.000,00	1.000,00		19.000,00	15.820,09	1.741,84	17.561,93			1.438,07
1.1.1.1	106	Indennità di missione e rimborsi spese ai componenti degli Organi	77.665,00			77.665,00						
106/1		<i>Rimborsi per partecipazione attività istituzionale</i>	70.000,00			70.000,00	54.762,42	3.315,04	58.077,46			11.922,54
106/2		<i>Missioni connesse all'attività investigativa, ecc.</i>	5.000,00			5.000,00	255,40	0,00	255,40			4.744,60
106/3		<i>Altre missioni (rif. art. 6, c. 12, d.l. 78/2010)</i>	2.665,00			2.665,00	1.208,90	195,60	1.404,50			1.260,50
		<b>Totale U.P.B. 1.1.1</b>	<b>259.665,00</b>	<b>1.000,00</b>		<b>259.665,00</b>	<b>189.382,92</b>	<b>17.630,07</b>	<b>207.012,99</b>	<b>0,00</b>		<b>52.652,01</b>
1.1.2		<i>Spesa per il personale in servizio</i>										
1.1.2.2	201	Stipendi ed altre indennità	1.200.000,00	2.000,00		1.198.000,00	1.063.969,80	0,00	1.063.969,80			134.030,20
1.1.2.2	202	Compensi per lavoro straordinario	60.000,00			60.000,00	28.008,93	12.388,14	40.397,07			19.602,93
1.1.2.4	203	Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Agenzia	400.000,00	29.245,00		429.245,00	309.222,85	42.096,81	351.319,66			77.925,34
1.1.2.3	204	Spese per buoni pasto	36.000,00			36.000,00	15.786,26	5,93	15.792,19			20.207,81
1.1.2.2	205	Indennità e rimborso spese per missioni al personale	134.200,00			134.200,00						
1.1.2.2	205/1	<i>Attività investigativa e partecipazione riunioni presso enti e organismi internaz.li, ecc.</i>	126.000,00			126.000,00	50.178,49	464,02	50.642,51			75.357,49
1.1.2.2	205/2	<i>Altre missioni (rif. art. 6, c. 12, d.l. 78/2010)</i>	8.200,00			8.200,00	396,25		396,25			7.803,75
1.1.2.2	206	Compensi incentivanti la produttività ed altre indennità	0,00	75.555,00		75.555,00	75.554,71	0,00	75.554,71			0,29
1.1.2.6	208	Equo indennizzo	p.m.			p.m.	0,00		0,00			0,00
1.1.2.8	209	Corsi di formazione e aggiornamento professionale e partecipazione alle spese per corsi indetti, ecc.	2.375,00			2.375,00	200,00	1.510,00	1.710,00			665,00
1.1.2.7	210	Spese per assistenza sanitaria integrativa	11.000,00			11.000,00	8.052,52	0,00	8.052,52			2.947,48
1.1.2.1	211	Compensi al Direttore generale	98.000,00			98.000,00						

**TABELLA D**

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - *rendiconto finanziario gestionale - SPESE*

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI					GESTIONE DI CASSA					Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali		Variazioni		Previsioni finali	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
				In più	In meno	In più	In meno			In più		In meno
101	0,00			0,00				122.000,00	97.290,03		24.709,97	0,00
103	5.247,12	5.247,12	0,00	5.247,12			31.000,00	25.293,20		5.706,80	6.659,50	
104	8.219,67	7.999,40	0,00	7.999,40		220,27	14.000,00	7.999,40		6.000,60	5.718,09	
105	1.455,65	1.455,65	0,00	1.455,65			20.400,00	17.275,74		3.124,26	1.741,84	
106							81.265,00					
106/1	3.690,38	3.690,38	0,00	3.690,38			73.600,00	58.452,80		15.147,20	3.315,04	
106/2	0,00						5.000,00	255,40		4.744,60	0,00	
106/3	0,00						2.665,00	1.208,90		1.456,10	195,60	
	18.612,82	18.392,55	0,00	18.392,55	0,00	220,27	268.665,00	207.775,47	0,00	60.889,53	17.630,07	
201	0,00			0,00			1.198.000,00	1.063.969,80		134.030,20	0,00	
202	15.670,51	15.670,51	0,00	15.670,51			60.000,00	43.679,44		16.320,56	12.388,14	
203	49.574,44	49.574,44	0,00	49.574,44			429.245,00	358.797,29		70.447,71	42.096,81	
204	10.171,83	10.171,83	0,00	10.171,83			45.000,00	25.958,09		19.041,91	5,93	
205							134.300,00					
205/1	0,00			0,00			126.000,00	50.178,49		75.821,51	464,02	
205/2	166,00	166,00	0,00	166,00			8.300,00	562,25		7.737,75	0,00	
206	0,00			0,00			75.555,00	75.554,71		0,29	0,00	
208	0,00			0,00			0,00	0,00		0,00	0,00	
209	4.840,00	1.700,00	3.140,00	4.840,00			5.000,00	1.900,00		3.100,00	4.650,00	
210	0,00			0,00			11.000,00	8.052,52		2.947,48	0,00	
211												



**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**  
**TABELLA D.**

U P B	CAPITOLO		GESTIONE DI COMPETENZA						SOMME IMPEGNATE		Differenze rispetto alle previsioni	
	num.	Denominazione	PREVISIONI			Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno	
			Iniziali	in aumento	Verificazioni in diminuzione							
	211/1	Compenso	91.000,00			91.000,00	90.607,01	7.000,00	90.607,01		392,99	
	211/2	Indennità di risultato	7.000,00			7.000,00		7.000,00			0,00	
1.1.2.1	212	Rimborso competenze personale comandato alle Amministrazioni di provenienza	0,00	2.000,00		2.000,00	1.984,26	0,00	1.984,26		15,74	
1.1.2.1	213	Compensi al personale comandato dall'Aeronautica militare		45.500,00		45.500,00	0,00	0,00	0,00		45.500,00	
		Totale U.P.B. 1.1.2	1.941.575,00	152.300,00	2.000,00	2.091.875,00	1.643.961,08	63.464,90	1.707.425,98	0,00	384.449,02	
1.1.3		Acquisto di beni e consumo di servizi										
1.1.3.1	401	Acquisto di libri, riviste, giornali e pubblicazioni	43.000,00		3.000,00	40.000,00	19.530,02	12.161,99	31.692,01		8.307,99	
1.1.3.1	402	Acquisto materiale informatico e multimediale	11.000,00			11.000,00	3.483,36		3.483,36		7.516,64	
1.1.3.1	403	Materiale di consumo	8.000,00			8.000,00	6.466,12	1.194,17	7.660,29		339,71	
1.1.3.3	404	Locazione immobili	p.m.			p.m.	0,00	0,00	0,00			
1.1.3.2	405	Illuminazione, climatizzazione, acqua e pulizia locali	176.000,00			176.000,00	116.426,13	35.444,04	151.870,17		24.129,83	
1.1.3.2	406	Spese per manutenzione e riparazione attrezzature d'ufficio, traslochi, ecc.	7.000,00		1.000,00	6.000,00	1.620,50	3.409,02	5.029,52		970,48	
1.1.3.2	407	Spese per manutenzione e riparazione attrezzature tecnico-scientifiche e di laboratorio	26.000,00			26.000,00	10.968,92	1.614,61	12.583,53		13.416,47	
1.1.3.2	408	Spese per assistenza sistemistica, acquisto e noleggio software, manutenzione programmi	33.000,00	3.000,00		36.000,00	29.925,98	1.900,15	31.826,13		4.173,87	
1.1.3.2	409	Spese per vigilanza	171.000,00		51.000,00	120.000,00	77.006,82	29.907,80	106.914,62		13.085,38	
1.1.3.2	410	Spese telefoniche, telegrafiche, postali e di spedizione	52.000,00		2.000,00	50.000,00	29.191,35	12.784,80	41.976,15		8.023,85	
1.1.3.1	411	Spese di rappresentanza	44,00			44,00	-41,19	0,00	41,19		2,81	
1.1.3.2	412	Compensi e rimborsi agli esperti per consulenze e relativi oneri accessori	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
1.1.3.2	413	Spese per il funzionamento di collegi, comitati e commissioni	5.000,00		1.000,00	4.000,00	0,00	0,00	0,00		4.000,00	
1.1.3.1	414	Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, congressi, mostre ed altre manifestazioni	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
1.1.3.2	415	Spese per la comunicazione istituzionale	32.000,00			32.000,00						
	415/1	Spese strumentali all'attività di prevenzione	26.000,00			26.000,00	5.496,72	18.497,88	23.994,60		2.005,40	

**TABELLA D**

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI					GESTIONE DI CASSA					Totale residui passivi al termine dell'esercizio
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali		Previsioni finali	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		In meno	
				In più	In meno			In più	In meno		
211/1	2.904,07	2.904,07	0,00	2.904,07		93.900,00	93.511,08		388,92	0,00	
211/2	4.083,33	4.083,33	0,00	4.083,33		10.000,00	4.083,33		5.916,67	7.000,00	
212	0,00			0,00		2.000,00	1.984,26		15,74	0,00	
213						45.500,00	0,00		45.500,00		
	87.410,18	84.270,18	3.140,00	87.410,18	0,00	2.109.500,00	1.728.231,26	0,00	381.268,74	66.604,90	
401	24.602,70	22.747,70	1.855,00	24.602,70		63.000,00	42.277,72		20.722,28	14.016,99	
402	2.019,02	2.000,29	0,00	2.000,29	18,73	13.000,00	5.483,65		7.516,35	0,00	
403	0,00			0,00		8.000,00	6.466,12		1.533,88	1.194,17	
404	0,00			0,00		0,00	0,00		0,00	0,00	
405	30.190,87	27.555,67	2.635,20	30.190,87		200.000,00	143.981,80		56.018,20	38.079,24	
406	1.891,16	227,47	624,48	851,95	1.039,21	7.000,00	1.847,97		5.152,03	4.033,50	
407	0,00			0,00		26.000,00	10.968,92		15.031,08	1.614,61	
408	4.039,50	1.988,60	2.042,00	4.030,60	8,90	39.000,00	31.914,58		7.085,42	3.942,15	
409	19.659,08	19.659,08		19.659,08		132.000,00	96.665,90		35.334,10	29.907,80	
410	11.155,00	5.317,29	0,00	5.317,29	5.837,71	58.000,00	34.508,64		23.491,36	12.784,80	
411	0,00			0,00		44,00	41,19		2,81	0,00	
412	0,00			0,00		0,00	0,00		0,00	0,00	
413	0,00			0,00		4.000,00	0,00		4.000,00	0,00	
414	0,00			0,00		0,00	0,00		0,00	0,00	
415	23.958,00	631,07	0,00	631,07	23.326,93	36.000,00	6.127,79		23.872,21	18.497,88	
415/1						30.000,00					

**TABELLA D**

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

CAPITOLO		GESTIONE DI COMPETENZA										Differenze rispetto alle previsioni	
		PREVISIONI					SOMME IMPEGNATE					In più	In meno
U P B	num	Denominazione	Iniziali	Variazioni		Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno		
				in aumento	in diminuzione								
	415/2	Stampa di relazioni e ogni altra pubblicazione prevista da leggi, ecc. (rif. art. 27 d.l. 11/2/2008)	6.000,00			6.000,00	15,50	0,00	15,50		5.984,50		
1.1.3.2	416	Esami di laboratorio ed altri accertamenti tecnici	22.000,00			22.000,00	150,00	1.464,00	1.614,00		20.386,00		
1.1.3.2	418	Premi di assicurazione diverse	23.000,00		5.000,00	18.000,00	15.313,71	0,00	15.313,71		2.686,29		
1.1.3.3	420	Locazione e noleggio attrezzature tecniche, di laboratorio e di mezzi di trasporto e relative spese di funzionamento	16.000,00			10.600,00							
	420/1	Noleggio attrezzature tecniche e di laboratorio	8.000,00		2.000,00	6.000,00	3.468,55	352,22	3.820,77		2.179,23		
	420/2	Noleggio mezzi di trasporto (rif. art. 6, c. 14, d.l. 78/2010)	4.600,00			4.600,00	3.156,74	660,07	3.816,81		783,19		
1.1.3.2	421	Spese per la pubblicazione di bandi, gare ed annunci	3.000,00			3.000,00	0,00	0,00	0,00		3.000,00		
1.1.3.2	422	Attività operativa ANSV (spese noleggio mezzi speciali, ecc.)	10.000,00			10.000,00	0,00	0,00	0,00		10.000,00		
1.1.3.2	423	Spese per la sicurezza del personale, degli ambienti di lavoro ed altre spese sanitarie	13.000,00		3.000,00	10.000,00	422,05	6.400,00	6.822,05		3.177,95		
1.1.3.2	424	Acquisizione servizi per la gestione del personale ed altre attività	12.000,00			12.000,00	6.594,40	1.981,60	8.576,00		3.424,00		
1.1.3.2	425	Spese per manutenzione e riparazione beni immobili, adattamento locali e relativi impianti (art. 2, c. 623, l. 244/2007)	58.000,00		5.000,00	63.000,00	43.378,05	13.213,12	56.591,17		6.408,83		
1.1.3.2	426	Spese per l'Organismo indipendente di valutazione	10.000,00			10.000,00	4.588,62	3.844,31	8.432,93		1.567,07		
		<b>Totale U.P.B. 1.1.3</b>	<b>727.644,00</b>	<b>8.000,00</b>	<b>68.000,00</b>	<b>667.644,00</b>	<b>377.244,73</b>	<b>144.829,78</b>	<b>522.074,51</b>	<b>0,00</b>	<b>145.569,49</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.2		<b>INTERVENTI DIVERSI</b>											
1.2.1		<b>Spese connesse all'attività istituzionale</b>											
1.2.1.1	502	Quote associative ad organismi internazionali operanti nel settore dei trasporti aerei	4.000,00			4.000,00	2.966,74	0,00	2.966,74		1.033,26		
		<b>Totale U.P.B. 1.2.1</b>	<b>4.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>4.000,00</b>	<b>2.966,74</b>	<b>0,00</b>	<b>2.966,74</b>	<b>0,00</b>	<b>1.033,26</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.2.2		<b>Trasferimenti passivi</b>											
1.2.2.1	570	Rimborsi all'Aeronautica militare per il personale comandato			128.000,00	128.000,00	0,00	0,00	0,00		128.000,00		
		<b>Totale U.P.B. 1.2.1</b>	<b>0,00</b>	<b>128.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>128.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>128.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>128.000,00</b>
1.2.3		<b>Oneri finanziari</b>											

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

**TABELLA D**

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI				GESTIONE DI CASSA				Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Differenze rispetto alle previsioni			
					In più	In meno	In più	In meno		
415/2	0,00			0,00			6.000,00	15,50	5.984,50	0,00
416	8.640,02	8.640,02	0,00	8.640,02			30.500,00	8.790,02	21.709,98	1.464,00
418	0,00			0,00			18.000,00	15.313,71	2.686,29	0,00
420							12.500,00			
420/1	1.694,58	1.694,58	0,00	1.694,58			7.000,00	5.163,13	1.836,87	352,22
420/2	1.242,07	345,57	0,00	345,57	896,50		5.500,00	3.502,31	1.997,69	660,07
421	0,00			0,00			3.000,00	0,00	3.000,00	0,00
422	0,00			0,00			10.000,00	0,00	10.000,00	0,00
423	12.158,98	8.722,14	3.436,84	12.158,98			20.000,00	9.144,19	10.855,81	9.836,84
424	1.984,40	1.984,40		1.984,40			13.500,00	8.578,80	4.921,20	1.981,60
425	26.835,24	13.101,06	6.820,00	19.921,06	6.914,18		82.000,00	56.479,11	25.520,89	20.033,12
426	3.100,00	3.100,00		3.100,00			10.000,00	7.688,62	2.311,38	3.844,31
	173.170,62	117.714,94	17.413,52	135.128,46	38.042,16	0,00	785.544,00	494.959,67	290.584,33	162.243,30
502	0,00			0,00			4.000,00	2.966,74	1.033,26	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	2.966,74	1.033,26	0,00
							128.000,00		128.000,00	
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	128.000,00	0,00	128.000,00	0,00

U P B		CAPITOLO		GESTIONE DI COMPETENZA										Differenze rispetto alle previsioni	
				PREVISIONI					SOMMIE IMPEGNATE						
		num	Denominazione	Intiziali	Verificazioni		Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno			
					In aumento	In diminuzione									
1.2.3.2		601	Spese commesse all'espletamento del servizio di cassa, altre spese e commissioni bancarie	8.000,00			8.000,00	1.065,58	4.950,00	6.015,58		1.984,42			
1.2.3.1		602	Interessi passivi	177.000,00			177.000,00	176.682,09	0,00	176.682,09		317,91			
			<b>Totale U.P.B. 1.2.3</b>	<b>185.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>185.000,00</b>	<b>177.747,67</b>	<b>4.950,00</b>	<b>182.697,67</b>	<b>0,00</b>	<b>2.302,33</b>			
1.2.4			<i>Oneri tributari</i>												
1.2.4.1		701	IRAP	140.000,00	10.322,00		150.322,00	106.399,24	14.175,07	120.574,31		29.747,69			
1.2.4.2		702	IMU	62.000,00			62.000,00	59.168,00	0,00	59.168,00		2.832,00			
1.2.4.2		703	Altre imposte e tasse	64.000,00			64.000,00	63.335,98	0,00	63.335,98		664,02			
			<b>Totale U.P.B. 1.2.4</b>	<b>266.000,00</b>	<b>10.322,00</b>	<b>0,00</b>	<b>276.322,00</b>	<b>228.903,22</b>	<b>14.175,07</b>	<b>243.078,29</b>	<b>0,00</b>	<b>33.243,71</b>			
1.2.5			<i>Poste correttive e compensative</i>												
1.2.5.1		801	Versamenti all'entrata del bilancio dello Stato in ottemperanza a disposizioni di legge	192.000,00			192.000,00	190.770,15	0,00	190.770,15		1.229,85			
1.2.5.1		802	Resistizioni e rimborsi vari	1.000,00			1.000,00	0,00	0,00	0,00		1.000,00			
			<b>Totale U.P.B. 1.2.5</b>	<b>193.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>193.000,00</b>	<b>190.770,15</b>	<b>0,00</b>	<b>190.770,15</b>	<b>0,00</b>	<b>2.229,85</b>			
1.2.6			<i>Altre spese</i>												
1.2.6.1		901	Spese legali, arbitraggi, risarcimenti ed accessorie	20.000,00			20.000,00	5.859,78	3.000,00	8.859,78		11.140,22			
1.2.6.2		902	Altre spese	1.000,00			1.000,00	0,00	0,00	0,00		1.000,00			
			<b>Totale U.P.B. 1.2.6</b>	<b>21.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>21.000,00</b>	<b>5.859,78</b>	<b>3.000,00</b>	<b>8.859,78</b>	<b>0,00</b>	<b>12.140,22</b>			
1.3			<i>ACCANTONAMENTI DIVERSI</i>												
1.3.1			<i>Riserve</i>												
1.3.1.1		950	Fondo unico di amministrazione	255.972,00		100.222,00	155.750,00	0,00	0,00	0,00		155.750,00			
1.3.1.2		951	Fondo di riserva per la competenza e per la cassa	70.000,00		29.000,00	41.000,00	0,00	0,00	0,00		41.000,00			
1.3.1.3		952	Fondo rischi ed oneri	20.000,00			20.000,00	0,00	0,00	0,00		20.000,00			
1.3.1.4		953	Accantonamento al fondo di fine rapporto	18.000,00			18.000,00	0,00	0,00	0,00		18.000,00			
1.3.1.5		954	Fondo speciale per rinnovi contrattuali in corso	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00			
1.3.1.1		955	Fondo per la retribuzione di posizione e di risultato dei dirigenti	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00			
			<b>Totale U.P.B. 1.3.1</b>	<b>363.972,00</b>	<b>0,00</b>	<b>129.222,00</b>	<b>234.750,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>234.750,00</b>			

## RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - FINANZIARIO

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI					GESTIONE DI CASSA					Totale residui passivi al termine dell'esercizio
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali		Previsioni finali	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		In meno	
				In più	In meno			In più	In meno		
601	14.850,00	0,00	14.850,00	14.850,00	18.000,00	1.065,58	16.934,42			19.800,00	
602	0,00		0,00		177.000,00	176.682,09	317,91			0,00	
	14.850,00	0,00	14.850,00	14.850,00	195.000,00	177.747,67	0,00	0,00	17.252,33	19.800,00	
701	16.515,96		0,00	16.515,96	150.322,00	122.915,20	27.406,80			14.175,07	
702	0,00		0,00	0,00	62.000,00	59.168,00	2.832,00			0,00	
703	0,00		0,00	0,00	64.000,00	63.335,98	664,02			0,00	
	16.515,96	16.515,96	0,00	16.515,96	276.322,00	245.419,18	30.902,82	0,00	0,00	14.175,07	
801	0,00		0,00	0,00	192.000,00	190.770,15	1.229,85			0,00	
	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	190.770,15	1.000,00	0,00	2.229,85	0,00	
901	6.717,00	0,00	6.717,00	6.717,00	20.000,00	5.859,78	14.140,22			9.717,00	
902	0,00		0,00	0,00	1.000,00	0,00	1.000,00			0,00	
	6.717,00	0,00	6.717,00	6.717,00	21.000,00	5.859,78	15.140,22	0,00	0,00	9.717,00	
950	0,00				155.750,00	0,00	155.750,00			0,00	
951	0,00				41.000,00	0,00	41.000,00			0,00	
952	0,00				0,00	0,00	0,00			0,00	
953	0,00				18.000,00	0,00	18.000,00			0,00	
954	0,00				0,00	0,00	0,00			0,00	
955	0,00	0,00	0,00	0,00	214.750,00	0,00	214.750,00	0,00	214.750,00	0,00	

ALBERTI

AGENZIA ITALIANA PER TV SICILIANA DEL VOLO  
SERIE: 20222

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**  
**TABELLA D**

U P B	CAPITOLO		GESTIONE DI COMPETENZA						SOMME IMPEGNATE		Differenze rispetto alle previsioni	
	num	Denominazione	Iniziali	PREVISIONI		Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno	
				in aumento	in diminuzione							
1.4		<b>TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVE SOSTITUTIVI</b>										
1.4.1		Spesa per il personale cessato dal servizio										
1.4.1.1	980	Indennità sostitutive di trattamenti di quiescenza e di fine rapporto	p.m.		p.m.	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		<b>Totale U.P.B. 1.2.8</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		<b>Totale Titolo I</b>	3.961.856,00	299.622,00	200.222,00	4.061.258,00	2.816.836,29	248.049,82	3.064.886,11	0,00	996.369,89	
2		<b>TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE</b>										
2.1		<b>INVESTIMENTI</b>										
2.1.1		<i>Investimenti in beni durevoli</i>										
2.1.1.1	1001	Acquisti immobili per sede, uffici e laboratori dell'Agazia	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
2.1.1.1	1002	Manutenzioni straordinarie, lavori di ripristino e trasformazione di immobili	25.000,00	30.000,00		55.000,00	48.443,37	0,00	48.443,37		6.556,63	
2.1.1.2	1003	Mobili, attrezzature d'ufficio e mezzi di trasporto	13.000,00		4.000,00	9.000,00	6.912,52	0,00	6.912,52		2.087,48	
2.1.1.2	1004	Acquisizione di attrezzature e sistemi informatici	32.000,00		10.000,00	22.000,00	4.091,15	4.337,10	8.428,25		13.571,75	
2.1.1.2	1005	Acquisto e conservazione di documentazione tecnica, libri, riviste e materiale multimediale per la biblioteca	6.000,00		3.000,00	3.000,00	0,00	0,00	0,00		3.000,00	
2.1.1.3	1006	Attrezzature tecnico-scientifiche e di laboratorio	90.000,00		7.000,00	83.000,00			0,00		83.000,00	
2.1.1.2	1007	Acquisizione e messa in opera di impianti e attrezzature fisse	10.000,00		6.000,00	4.000,00	0,00	0,00	0,00		4.000,00	
		<b>Totale U.P.B. 2.1.1</b>	176.000,00	30.000,00	30.000,00	176.000,00	59.447,04	4.337,10	63.784,14	0,00	112.215,86	
2.1.4		<i>Indennità di fine rapporto</i>										
2.1.4.1	1301	Pagamento indennità di fine rapporto	50.000,00			50.000,00	34.326,88	0,00	34.326,88		15.673,12	
		<b>Totale U.P.B. 2.1.4</b>	50.000,00	0,00	0,00	50.000,00	34.326,88	0,00	34.326,88	0,00	15.673,12	
2.2		<b>ALTRI ONERI PATRIMONIALI</b>										
2.2.1		<i>Rimborso di mutui</i>										
2.2.1.1	1401	Pagamento quota capitale per ammortamento mutuo ipotecario	338.500,00			338.500,00	338.099,61	0,00	338.099,61		400,39	
		<b>Totale U.P.B. 2.2.1</b>	338.500,00	0,00	0,00	338.500,00	338.099,61	0,00	338.099,61	0,00	400,39	
2.3		<b>COSTITUZIONE DI RISERVE</b>										
2.3.2		<i>Fondo per ripristino investimenti</i>										



AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

**TABELLA D**

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI				GESTIONE DI CASSA				Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Differenze rispetto alle previsioni			
					In più	In meno	In più	In meno		
980	0,00									0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	317.276,58	236.893,63	42.120,52	279.014,15	0,00	38.262,43	0,00	0,00	1.142.051,08	290.170,34
1001	0,00			0,00						0,00
1002	9.929,78	9.690,00	9,00	9.699,00		230,78			6.566,63	9,00
1003	1.677,99	1.677,98	0,00	1.677,98		0,01			1.909,50	0,00
1004	4.335,09	4.335,09	0,00	4.335,09					17.873,76	4.337,10
1005	0,00			0,00					3.000,00	0,00
1006	0,00			0,00					83.000,00	0,00
1007	0,00			0,00					4.000,00	0,00
	15.942,86	15.703,07	9,00	15.712,07	0,00	230,79	0,00	0,00	116.349,89	4.346,10
1301	0,00			0,00					15.673,12	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.673,12	0,00
1401	0,00			0,00					400,39	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	400,39	0,00

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

**TABELLA D**

U P B	num	CAPITOLO Denominazione	GESTIONE DI COMPETENZA						SOMME IMPEGNATE			Differenze rispetto alle previsioni	
			Iniziali	PREVISIONI		Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno		
				in aumento	in diminuzione								
2.3.2.1	1450	Fondo per la ricostituzione del patrimonio	138.000,00	0,00	138.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138.000,00			
		<b>Totale U.P.B. 2.3.2</b>	<b>138.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>138.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>138.000,00</b>			
		<b>Totale Titolo II</b>	<b>702.500,00</b>	<b>30.000,00</b>	<b>702.500,00</b>	<b>431.873,53</b>	<b>4.337,10</b>	<b>436.210,63</b>	<b>0,00</b>	<b>266.289,37</b>			
		<b>TOTALE USCITE</b>	<b>4.664.356,00</b>	<b>329.622,00</b>	<b>4.763.756,00</b>	<b>3.248.709,82</b>	<b>252.386,92</b>	<b>3.501.096,74</b>	<b>0,00</b>	<b>1.262.659,26</b>			
<b>3</b>		<b>Titolo III - PARTITE DI GIRO</b>											
3.1		<b>OPERAZIONI COMPENSATIVE</b>											
3.1.1		<b>Partite di giro</b>											
3.1.1.1	1501	Versamenti ritenute erariali	500.000,00		500.000,00	384.053,94	51.289,03	435.342,97		64.657,03			
3.1.1.2	1502	Versamento ritenute previdenziali e assistenziali	170.000,00		170.000,00	122.710,39	16.485,39	139.195,78		30.804,22			
3.1.1.3	1503	Versamento ritenute per conto terzi	20.000,00		20.000,00	15.929,66	1.832,21	17.761,87		2.238,13			
3.1.1.6	1504	Anticipazioni al cassiere	77.468,00		77.468,00	64.500,00	0,00	64.500,00		12.968,00			
3.1.1.5	1505	Cauzioni per conto di terzi	10.000,00		10.000,00	0,00	600,00	600,00		9.400,00			
		<b>Totale U.P.B. 3.1.1</b>	<b>777.468,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>587.193,99</b>	<b>70.206,63</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>			
		<b>Totale Titolo III</b>	<b>777.468,00</b>	<b>0,00</b>	<b>777.468,00</b>	<b>587.193,99</b>	<b>70.206,63</b>	<b>657.400,62</b>	<b>0,00</b>	<b>120.067,38</b>			
		<b>TOTALE GENERALE SPESE</b>	<b>5.441.824,00</b>	<b>329.622,00</b>	<b>5.541.224,00</b>	<b>3.835.903,81</b>	<b>322.593,55</b>	<b>4.158.497,36</b>	<b>0,00</b>	<b>1.382.726,64</b>			

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014 - rendiconto finanziario gestionale - SPESE**

**TABELLA D**

C A P	GESTIONE RESIDUI PASSIVI					GESTIONE DI CASSA					Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni finali	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni			
					In più	In meno			In più	In meno		
<b>1450</b>	0,00			0,00			0,00				0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	15.942,86	15.703,07	9,00	15.712,07	0,00	230,79	580.000,00	447.576,60	0,00	132.423,40	4.346,10	4.346,10
	333.219,44	252.596,70	42.129,52	294.726,22	0,00	38.493,22	4.775.787,00	3.501.306,52	0,00	1.274.474,48	294.516,44	294.516,44
<b>1501</b>	63.157,11	63.157,11	0,00	63.157,11			500.000,00	447.211,05		52.786,95	51.289,03	51.289,03
<b>1502</b>	19.375,26	19.375,26	0,00	19.375,26			170.000,00	142.085,65		27.914,35	16.485,39	16.485,39
<b>1503</b>	1.632,13	1.632,13	0,00	1.632,13			20.000,00	17.561,79		2.438,21	1.832,21	1.832,21
<b>1504</b>	0,00			0,00			77.468,00	64.500,00		12.968,00	0,00	0,00
<b>1505</b>	4.970,44	450,00	4.520,44	4.970,44			10.000,00	450,00		9.550,00	5.120,44	5.120,44
	89.134,94	84.614,50	4.520,44	89.134,94	0,00	0,00	777.468,00	671.808,49	0,00	105.659,51	74.727,07	74.727,07
	89.134,94	84.614,50	4.520,44	89.134,94	0,00	0,00	777.468,00	671.808,49	0,00	105.659,51	74.727,07	74.727,07
	422.354,38	337.211,20	46.649,96	383.861,16	0,00	38.493,22	5.553.249,00	4.173.115,01	0,00	1.380.133,99	369.243,51	369.243,51

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**  
**CONTO ECONOMICO**

	ANNO 2014		ANNO 2013	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi				
2) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni				
3) Contributo dello Stato di competenza dell'esercizio	3.486.648,00		3.495.161,00	
4) Altri ricavi e proventi	64.047,59		52.110,30	
<b>Totale Valore della Produzione (A)</b>		<b>3.550.695,59</b>		<b>3.547.271,30</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
5) per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	11.143,65		10.972,92	
6) per servizi	494.860,35		491.802,73	
7) per godimento beni terzi	7.637,58		14.501,18	
8) per gli organi				
a) compensi	123.995,61		127.408,36	
b) compensi accessori e rimborsi	65.455,45		59.270,62	
c) oneri previdenziali e assistenziali	17.561,93		13.662,93	
9) per il personale				
a) salari e stipendi	1.154.576,81		1.293.341,07	
b) oneri previdenziali e assistenziali	351.319,66		372.803,78	
c) accantonamento trattamento di fine rapporto	18.539,76		22.330,88	
d) trattamento di quiescenza e simili				
e) compensi accessori e altri costi	201.529,51		294.617,50	
f) IRAP	120.574,31		132.352,17	
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali				
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	263.936,97		276.142,09	
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	515,60			
d) svalutaz. crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide				
11) Variaz. ni rimanenze materiale di consumo	1.080,76		- 1.019,33	
12) Accantonamenti ai fondi di riserva	20.000,00			
13) Accantonamenti ai fondi per investimenti	2.200,00		69.000,00	
14) Oneri diversi di gestione (versamenti all'entrata del bilancio dello Stato)	190.770,15		233.436,10	
15) Altre spese	20.259,45		9.925,77	
<b>Totale Costi (B)</b>		<b>3.065.957,55</b>		<b>3.420.548,77</b>
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)</b>		<b>484.738,04</b>		<b>126.722,53</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>				
15) Proventi da partecipazioni				
16) Altri proventi finanziari				
a) di crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) di titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni				
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni				
d) proventi diversi dai precedenti				
17) Interessi e altri oneri finanziari	182.697,67		200.682,94	
<b>Totale Oneri Finanziari</b>		<b>182.697,67</b>		<b>200.682,94</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>				
18) Rivalutazioni:				
a) di partecipazioni				
b) di immobilizzazioni finanziarie				
19) Svalutazioni:				
a) di partecipazioni				
b) di immobilizzazioni finanziarie				
<b>Totale Rettifiche di Valore</b>				
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>				
20) Proventi, con separata indicaz. delle plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrिवibili al n.4				
21) Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni, i cui effetti contabili non sono iscrिवibili al n.14				
22) Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	38.493,22		45.008,02	
23) Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui				
<b>Totale delle Partite Straordinarie (proventi)</b>		<b>38.493,22</b>		<b>45.008,02</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B±C±D±E)</b>		<b>340.533,59</b>		<b>- 28.952,39</b>
Imposte dell'esercizio	122.503,98		114.833,39	
<b>Avanzo Economico</b>		<b>218.029,61</b>		<b>- 143.785,78</b>

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**

**QUADRO DI RICLASSIFICAZIONE DEI RISULTATI ECONOMICI**

	<b>ANNO 2014</b>	<b>ANNO 2013</b>	<b>DIFFERENZE</b>
<b>A. RICAVI</b>	3.550.695,59	3.547.271,30	3.424,29
Variazioni di rimanenze di prodotti in lavorazione Lavorazioni in corso su ordinazione			
<b>B. VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA</b>	<b>3.550.695,59</b>	<b>3.547.271,30</b>	<b>3.424,29</b>
Consumi di materie prime e servizi esterni	514.722,34	516.257,50	- 1.535,16
<b>C. VALORE AGGIUNTO</b>	<b>3.035.973,25</b>	<b>3.031.013,80</b>	<b>4.959,45</b>
Costo degli Organi	207.012,99	200.341,91	6.671,08
Costo del lavoro	1.846.540,05	2.115.445,40	- 268.905,35
<b>D. MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>982.420,21</b>	<b>715.226,49</b>	<b>267.193,72</b>
Ammortamenti e altre svalutazioni delle immobilizzazioni	264.452,57	276.142,09	- 11.689,52
Stanziamenti a Fondi Rischi e Oneri e spese future	22.200,00	69.000,00	- 46.800,00
Saldo proventi e oneri diversi	211.029,60	243.361,87	- 32.332,27
<b>E. RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>484.738,04</b>	<b>126.722,53</b>	<b>358.015,51</b>
Proventi e Oneri finanziari	- 182.697,67	- 200.682,94	17.985,27
Rettifiche di valore di attività Finanziarie			
<b>RISULTATI PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE</b>			
<b>F. IMPOSTE</b>	<b>302.040,37</b>	<b>- 73.960,41</b>	<b>376.000,78</b>
Proventi e oneri straordinari	38.493,22	45.008,02	- 6.514,80
<b>G. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>340.533,59</b>	<b>- 28.952,39</b>	<b>369.485,98</b>
Imposte e tasse	122.503,98	114.833,39	7.670,59
<b>AVANZO ECONOMICO</b>	<b>218.029,61</b>	<b>- 143.785,78</b>	<b>361.815,39</b>

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE 2014- STATO PATRIMONIALE**

**ATTIVITA'**

Descrizione	ANNO 2013		ANNO 2014	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
<b>A) CREDITI VERSO LO STATO ED ALTRI ENTI PUBBL. PER LA PART. AL PATRIMONIO INIZIALE</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
I) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
II) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1- Terreni e fabbricati	7.618.595,68		7.512.432,06	
2- Diritti reali	0,00		0,00	
3- Impianti, macchinari e attrezzature	665.121,47		580.630,78	
4- Biblioteca	11.112,77		10.699,90	
5- Mobili e macchine d'ufficio	83.380,37		78.299,62	
6- Attrezzature informatiche	78.122,35		73.694,57	
TOTALE (II)		<b>8.456.332,64</b>		<b>8.255.756,93</b>
III) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>		<b>8.456.332,64</b>		<b>8.255.756,93</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
I) RIMANENZE				
1- materie di consumo	39.069,79		37.989,03	
2- prestazioni da ricevere	92,72		0,00	
3- rimanenze diverse	0,00		0,00	
TOTALE (I)		<b>39.162,51</b>		<b>37.989,03</b>
II) CREDITI CON SEPARATA INDIC., PER CIASCUNA VOCE, DEGLI IMPORTI ESIGIBILI OLTRE L'ES.				
1- verso utenti, clienti, ecc.				
2- verso iscritti, soci e terzi	0,00		0,00	
3- crediti verso la cassa economale	64.500,54		0,61	
4- crediti vari	48.534,68		55.894,11	
TOTALE (II)		<b>113.035,22</b>		<b>55.894,72</b>
III) ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
IV) DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1- depositi bancari e postali	5.456.199,56		5.548.321,26	
2- assegni	0,00		0,00	
3- denaro e valori in cassa	0,00		0,00	
TOTALE (IV)		<b>5.456.199,56</b>		<b>5.548.321,26</b>
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE = (I+II+III+IV)</b>		<b>5.608.397,29</b>		<b>5.642.205,01</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' (A+B+C+ D)</b>		<b>14.064.729,93</b>		<b>13.897.961,94</b>
<b>E) CONTI D'ORDINE</b>				
1- Cassa economale	64.500,00		64.500,00	
2- Trattenute e ritenute varie	644.490,16		592.300,62	
3 - Cauzioni versate da terzi	450,00		600,00	
3 - Prenotazioni d'impegno per bando di gara	0,00		0,00	
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>		<b>709.440,16</b>		<b>657.400,62</b>

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE 2014- STATO PATRIMONIALE**

**PASSIVITA'**

Descrizione	ANNO 2013		ANNO 2014	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>				
1 - Fondo di dotazione				
2 - Riserve obbligatorie e derivanti da leggi				
3 - Riserve di rivalutazione				
4 - Contributi a fondo perduto				
5 - Altre riserve				
6 - Avanzo economico portato a nuovo	9.883.783,08		9.739.997,30	
7 - Avanzo economico dell'esercizio	-143.785,78		218.029,61	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)</b>		<b>9.739.997,30</b>		<b>9.958.026,91</b>
<b>B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
<b>C) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>
1 - per rischi futuri	60.000,00		80.000,00	
2 - per oneri futuri	0,00		0,00	
3 - per ripristino investimenti	445.000,00		447.200,00	
<b>TOTALE FONDI RISCHI ED ONERI ( C )</b>		<b>505.000,00</b>		<b>527.200,00</b>
<b>D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>		<b>101.598,36</b>		<b>85.811,24</b>
<b>E) DEBITI CON SEPARATA INDIC., PER CIASCUNA VOCE, DEGLI IMPORTI ESIGIBILI OLTRE L'ES. SUCCESSIVO</b>				
<b>I - DEBITI BANCARI E FINANZIARI</b>				
1 - obbligazioni				
2 - verso le banche				
3 - verso altri finanziatori				
<b>II - RESIDUI PASSIVI</b>				
1- scoperti di conto corrente				
2- debiti verso lo Stato ed altri Enti pubblici	135.194,59		113.445,28	
3 - debiti verso personale e organi	39.981,08		35.740,39	
3- debiti verso fornitori per prestazioni ricevute	218.882,59		191.045,33	
4- debiti tributari	16.515,96		14.175,07	
5- mutui ed anticipazioni passive	3.295.779,89		2.957.680,28	
6- altri debiti diversi	11.687,44		14.837,44	
8-debiti per prestazioni da ricevere	92,72		0,00	
<b>TOTALE DEBITI (D)</b>		<b>3.718.134,27</b>		<b>3.326.923,79</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>				
<b>TOTALE PASSIVITA' (A+B+C+D+E)</b>		<b>14.064.729,93</b>		<b>13.897.961,94</b>
<b>D) CONTI D'ORDINE</b>				
1- Cassa economale	64.500,00		64.500,00	
2- Trattenute e ritenute varie	644.490,16		592.300,62	
3 - Cauzioni versate da terzi	450,00		600,00	
4 - Prenotazioni d'impegno per bando di gara	0,00		0,00	
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>		<b>709.440,16</b>		<b>657.400,62</b>

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014- *rendiconto finanziario***

**ALLEGATO 1****PROSPETTO DIMOSTRATIVO DELL'AVANZO DI AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2014**

<b>Fondo di cassa all'inizio dell'esercizio</b>			<b>5.456.199,56</b>
Riscossioni:			
	in c/competenza	4.152.201,49	
	in c/residui	113.035,22	
	<b>Totale riscossioni</b>	<u>4.265.236,71</u>	<b>4.265.236,71</b>
Pagamenti:			
	in c/competenza	3.835.903,81	
	in c/residui	337.211,20	
	<b>Totale pagamenti:</b>	<u>4.173.115,01</u>	<b>4.173.115,01</b>
<b>Fondo di cassa alla fine dell'esercizio</b>			<b>5.548.321,26</b>
Residui attivi			
	esercizi precedenti	0,00	
	dell'esercizio	55.894,72	
	<b>Totale residui attivi</b>	<u>55.894,72</u>	<b>55.894,72</b>
Residui passivi			
	esercizi precedenti	46.649,96	
	dell'esercizio	322.593,55	
	<b>Totale residui passivi</b>	<u>369.243,51</u>	<b>369.243,51</b>
<b>Avanzo di amministrazione al 31/12/2014</b>			<b><u>5.234.972,47</u></b>

Del predetto avanzo restano accantonate con vincolo di destinazione le seguenti somme:

Trattamento di fine rapporto al 31/12/2014	85.811,24
Fondo rischi ed oneri	80.000,00
Fondo per ripristino investimenti	447.200,00
Quota avanzata dal Fondo unico di amministrazione 2014	<u>146.250,00</u>
<b>totale a destinazione vincolata</b>	<b>759.261,24</b>
<b>parte disponibile</b>	<b>4.475.711,23</b>
<b>Avanzo di amministrazione al 31/12/2014</b>	<b>5.234.972,47</b>



**ALLEGATO 2**

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

**ELENCO DEI RESIDUI ATTIVI al 1° GENNAIO 2014 - MOVIMENTI INTERVENUTI**

Capitolo	Esercizio di provenienza	DEBITORE	CAUSALE	IMPORTO	RISCOSSIONE	CANCELLAZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2014
<b>401</b>	2013	Cassa economica	interessi attivi conto corrente cassa economica 4° trimestre 2013	0,54	0,54	0,00	0,00
<b>501</b>	2013	Ministero della Salute	rimborso trattamento economico per dipendente comandato out	48.534,68	48.534,68	0,00	0,00
<b>1504</b>	2013	Cassa economica	recupero anticipazione alla cassa economica	64.500,00	64.500,00	0,00	0,00
			<b>TOTALE</b>	<b>113.035,22</b>	<b>113.035,22</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

## ALLEGATO 3

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

## ELENCO DEI RESIDUI PASSIVI al 1° GENNAIO 2014 - MOVIMENTI INTERVENUTI

Capitolo	Esercizio di provenienza	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO	PAGAMENTO	CANCELLAZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2014
103	2012	Ministero economia e finanze	compenso del Presidente e di un comp. del Collegio dei revisori dei conti novembre-dicembre 2013	2.858,60	2.858,60		0,00
	2013	Collegio dei revisori dei conti	compenso di un componente del Collegio IV trimestre 2013	2.388,52	2.388,52		0,00
	2012	Organi dell'Agenzia	gettoni di presenza periodo ottobre-dicembre 2012	1.600,00	1.546,59	53,41	0,00
104	2013	Organi dell'Agenzia	gettoni di presenza anno 2013	6.619,67	6.452,81	166,86	
	2013	INAIL	contributi a carico ente su emolumenti Organi corrisposti anno 2013	335,74	335,74		0,00
105	2013	INPS	contributi a carico ente su emolumenti Organi corrisposti dicembre 2013	1.119,91	1.119,91		0,00
	2013	Organi dell'Agenzia	rimborsi spese per lo svolgimento dell'attività istituzionale	3.690,38	3.690,38		0,00
106/art.1	2013			18.672,82	18.392,55	220,27	0,00
202	2013	Personale ANSV	straordinario del personale sett-dic 2013 e maggiorazione recupero banca ore 2013	15.670,51	15.670,51		0,00
	203	INPS/INPDAP	oneri previdenziali a carico ente sui compensi dicembre 2013	49.574,44	49.574,44		0,00
204	2013	Quil Group SpA	fornitura 2013 buoni pasto in convenzione Consip	10.171,83	10.171,83		0,00
	205/art.1	Personale ANSV	rimborsi spese per missioni ispettive	166,00	166,00		
209	2010	CEIDA srl	corso di formazione "Master di alta specializzazione nella contabilità pubblica" (1 unità)	3.140,00			3.140,00
	2013	Maggiori Formazione srl	convegno del 05/12/2013 "Il RUP dopo il decreto del fare"	700,00	700,00		0,00
	2013	Oplime srl	convegno "Pubblico impiego D.L. 101/2013"	1.000,00	1.000,00		0,00
	211/art.1	Direttore generale	rateo tredicesima Direttore generale cessato 31 maggio 2013	2.904,07	2.904,07		0,00
	211/art.2	Direttore generale	indennità di risultato Direttore generale periodo giugno-dicembre 2013	4.083,33	4.083,33		0,00
				87.410,18	84.270,18	0,00	3.140,00
401	2011	Itinera srl	abbonamento annuale "Avvisatore Parlamentare"	1.815,00			1.815,00
	2013	Edicola Mag's & News di Maurizio Greco	spesa presunta fornitura quotidiani anno 2013	220,70	220,70		0,00
	2013	Assoc. Italiana di medicina aeronautica aerospaziale	abbonamento anno 2013 alla rivista scientifica "Italian journal of aerospace"	40,00			40,00
	2013	ANSA Soc.Coop.	abbonamento annuale ai notiziari Economia, Politica, Cronaca	4.257,00	4.257,00		0,00
	2013	WAPA srl	abbonamento ulteriore licenza on line notiziari Avionews	3.630,00	3.630,00		0,00
	2013	Doti.A. Giuffrè Editore SpA	abbonamento alla banca dati giuridica on line DEJURE	7.320,00	7.320,00		0,00
	2013	FerPress - Ag. Informaz.	abbonamento annuale "Avvisatore Parlamentare"	7.320,00	7.320,00		0,00

## ALLEGATO 3

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

Capitolo	Esercizio di provenienza	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO	PAGAMENTO	CANCELLAZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2014
402	2013	Errebian SpA	fornitura materiale di consumo informatico e di macchine per ufficio	1.346,32	1.346,32		0,00
	2013	Kratos SpA	fornitura materiale di consumo informatico e di macchine per ufficio	672,70	653,97	18,73	0,00
405	2013	RTI Manital Idea SpA	quota parte di spesa 2013 servizio di pulizia, smaltimento rifiuti speciali e giardinaggio. (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	27.555,67	27.555,67		0,00
	2013	RTI Manital Idea SpA	quota parte di spesa 2013 extracanne igiene ambientale convenzione Consip Facility Management ed.3)	2.635,20			2.635,20
406	2009	ALTAIR IFM SpA	servizio di facchinaggio (det. 42/09)	465,85		465,85	0,00
	2009	ALTAIR IFM SpA	servizio di facchinaggio (det. 54/09)	573,35		573,35	0,00
	2012	Manutencoop Facility Management SpA	servizio di facchinaggio interno per convegno del giorno 18 dicembre 2012	227,48	227,47	0,01	0,00
	2013	RTI Manital Idea SpA	quota parte di spesa 2013 servizio extracanne di facchinaggio interno (convenzione Consip Facility)	624,48			624,48
	2010	Theorematica SpA	aggiornamento, manutenzione, formazione e avviamento personale software STEP-Enti pubblici	2.042,00			2.042,00
408	2013	Elime srl	manutenzione annuale software gestione automatizzata presenze/accessi	1.094,70	1.085,80	8,90	0,00
	2013	HMS IT SpA	intervento tecnico di manutenzione sul server	902,80	902,80		0,00
409	2013	R.T.I. CLSTV srl e NDA Investizioni srl	servizio di portierato di fiducia e vigilanza - proroga tecnica	19.659,08	19.659,08		0,00
	2013	Telecom SpA	HDSL TELECOM servizio di commessione BMG 2Mbps con servizio Fastshaping spesa 2013	1.878,90	1.400,00	478,90	0,00
410	2013	Telecom SpA	rimanenza spesa presunta abbonamento 2013 telefonia mobile convenzione Consip 5	8.749,60	3.917,29	4.832,31	0,00
	2013	UPS Servizio express saver	spedizione in Gran Bretagna di apparati relativi incidente 23/01/2013 a Genova	526,50		526,50	0,00
415/art.1	2013	WTC World Translation Center srl	servizio di traduzioni in inglese spesa presunta per l'anno 2013	23.958,00	631,07	23.326,93	0,00
416	2012	Centro Sperimentale Volo AM di Pratica di Mare	analisi di laboratorio su carrello velivolo B737-800 marche EI-CSN incidente del 25.6.07	1.200,00	1.200,00		0,00
	2007	Centro Sperimentale Volo AM di Pratica di Mare	analisi di laboratorio su carrello velivolo Agusta A109E marche I-RHO incidente del 5.8.07	480,00	480,00		0,00
	2007	Centro Sperimentale Volo AM di Pratica di Mare	analisi tecniche velivolo C150 marche I-ARDO	250,00	250,00		0,00
	2009	Centro Sperimentale Volo AM di Pratica di Mare	analisi tecniche elicottero I-AIRY incidente del 16.5.2011	1.170,00	1.170,00		0,00
420/art.1	2013	Dipartimento Ing. chimica Università La Sapienza Roma	analisi di laboratorio in relazione incidenti dell'11/11/2011 marche HB-ZJIN e del 7.2.2009 marche I-FEEV	5.540,02	5.540,02		0,00
	2013	XEROX SpA	noleggio fullservice fotocopiatori Xerox in convenzione Consip rimanenza quota parte 2013	1.694,58	1.694,58		0,00
420/art.2	2013	AXUS Italiana srl	canone noleggio auto di servizio in convenzione Consip quota parte 2013	345,57	345,57		0,00
	2013	SAR HIRE Sc.arl	quota parte di spesa presunta 2013 (gennaio-ottobre) per la fornitura del servizio di autonoleggio con conducente	896,50		896,50	0,00

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**

**ALLEGATO 3**

Capitolo	Esercizio di competenza	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO	PAGAMENTO	CANCELLAZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2014
423	2013	Sintesi SpA	convenzione Consip "Gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro negli immobili in uso alla P.A." quota parte spesa 2013	12.158,98	8.722,14		3.436,84
	2013	MEF - DAG	rimborso ai DAG oneri amministrativi convenzione sistema stipendi NoiPA	81,20	81,20		0,00
	2013	Studio Diano	fornitura servizi stipendiali residuali rispetto alla convenzione NoiPA anno 2013	1.903,20	1.903,20		0,00
424	2009	Manutencoop Facility Management SpA	manutenzione extra canone impianto elettrico CED (det. 36/09)	594,84	0,00	594,84	0,00
	2009	Manutencoop Facility Management SpA	manutenzione extracanone sostituzione fanoconi + 2 cassette wc (det. 52/09)	2.098,22	0,00	2.098,22	0,00
	2009	Manutencoop Facility Management SpA	manutenzione extracanone sostituzione 4 fanoconi + 1 cassetta wc (det. 100/09)	1.943,08	0,00	1.943,08	0,00
	2009	Manutencoop Facility Management SpA	riinteggratura n. 2 stanze dell'Agazia (det. 37/09)	2.278,04	0,00	2.278,04	0,00
425	2010	Molajoni SpA	canone manutenzione estintori periodo luglio-dicembre 2010	720,00	0,00		720,00
	2012	Manutencoop Facility Management SpA	intervento manutenzione ordinaria extra canone su cancello automatico	977,34	977,34		0,00
	2012	Manutencoop Facility Management SpA	intervento manutenzione ordinaria extra canone sostituzione n.8 fanoconi e n.1 cassetta wc	1.976,90	1.976,90		0,00
426	2013	RTI Manital Idea SpA	canone 2013 servizi consulenza gestile, manutenzione impianti elettrici e idrico-sanitari, riscaldamento, raffrescamento, elevatori, antincendio, impianti rete, minuto mantenimento edile (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	10.146,82	10.146,82		0,00
	2013	RTI Manital Idea SpA	quota parte di spesa 2013 interventi manutentivi extracanone (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	6.100,00			6.100,00
	2013	OIV dell'Agazia	compenso II semestre 2013	3.100,00	3.100,00		0,00
601	2011	BNL SpA	servizio di tesoreria e cassa - anno 2011	4.950,00			4.950,00
	2012	BNL SpA	servizio di tesoreria e cassa - anno 2012	4.950,00			4.950,00
	2013	BNL SpA	servizio di tesoreria e cassa - anno 2013	4.950,00			4.950,00
701	2013	Regione Lazio	IRAP su emolumenti dicembre 2013	14.850,00	0,00	0,00	14.850,00
	2013			16.515,96	16.515,96		0,00
901	2003	Avvocato Confessore	patrocinio ricorso TAR Lazio Sig. Falcone	820,00	0,00		820,00
	2006	Avvocatura dello Stato	patrocinio nel contenzioso con la Cassa Depositi e Prestiti	1.000,00	0,00		1.000,00
	2007	Avvocatura dello Stato	patrocinio ricorso TAR Lazio Sig.ra D'Ambrosio	1.000,00	0,00		1.000,00
	2007	Avvocatura dello Stato	patrocinio ricorso TAR Lazio Sig. Adriano Zini	897,00	0,00		897,00
<b>TOTALE</b>				<b>173.170,62</b>	<b>117.714,94</b>	<b>38.042,16</b>	<b>17.413,52</b>

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**

**ALLEGATO 3**

Capitolo	Esercizio di provenienza	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO	PAGAMENTO	CANCELLAZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2014
901	2008	Avvocatura dello Stato	patrocinio contenzioso Severnair S.A. c. ANSV	1.000,00	0,00		1.000,00
	2008	Avvocatura dello Stato	patrocinio nel ricorso del Sig. Gerardo d'Alessandro	1.000,00	0,00		1.000,00
	2009	Avvocatura dello Stato	Mandato per rappresentanza e difesa per ricorso dipendente al Tribunale civile di Roma - Sez. lavoro	1.000,00	0,00		1.000,00
				<b>6.717,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.717,00</b>
			<i>(Totale per la parte corrente)</i>	<b>317.276,58</b>	<b>236.893,63</b>	<b>38.262,43</b>	<b>42.120,52</b>
1002	2009	Manulcoop Facility Management	intervento di adattamento per la sala operativa (spostamento linee telefoniche, dali ed elettriche)	230,78	0,00	230,78	0,00
	2013	RTI Manital Idea SpA	intervento di manutenzione straordinaria per ripristino funzionalità impianto raffrescamento e sostituz. gas refrigerante	7.503,00	7.503,00		0,00
	2013	DUEPI Impermeabilizzazioni srl	lavori di impermeabilizzazione lasfrico solare dell'immobile con carattere di urgenza	2.196,00	2.187,00		9,00
1003	2013	Med Computer srl	fornitura n. 2 Iphone	1.677,99	1.677,98	0,01	0,00
1004	2013	Errebian SpA	fornitura attrezzature informatiche	4.335,09	4.335,09		0,00
				<b>15.942,86</b>	<b>15.703,07</b>	<b>230,79</b>	<b>9,00</b>
			<i>(Totale per la parte capitale)</i>	<b>15.942,86</b>	<b>15.703,07</b>	<b>230,79</b>	<b>9,00</b>
1501	2013	ERARIO DELLO STATO	versamento ritenute Ipef dicembre 2013	63.157,11	63.157,11		0,00
1502	2013	INPS - INPDAP	versamento ritenute previdenziali dicembre 2013	19.208,78	19.208,78		0,00
	2013	INAIL	Inail c/precettore trattenuta nel 2013	168,48	168,48		0,00
1503	2013	INPDAP - gestione piccolo prestito	trattenute su stipendi dicembre 2013 piccolo prestito	1.259,53	1.259,53		0,00
	2013	OO.SS.	trattenute sindacali su stipendi e tredicesime dicembre 2013	372,60	372,60		0,00
1505	2003	Global Service	deposito cauzionale	4.520,44			4.520,44
	2013	Studio Diano	deposito cauzionale	450,00	450,00		0,00
			<i>(Totale per le partite di giro)</i>	<b>89.134,94</b>	<b>84.614,50</b>	<b>0,00</b>	<b>4.520,44</b>
			<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>422.354,38</b>	<b>337.211,20</b>	<b>38.493,22</b>	<b>46.649,96</b>

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**ALLEGATO 4**

## ELENCO DEI RESIDUI ATTIVI PROVENIENTI DALLA GESTIONE 2014

Capitolo	DEBITORE	CAUSALE	IMPORTO
<b>401</b>	Cassa economale	interessi attivi conto corrente cassa economale 4° trimestre 2014	0,61
<b>501</b>	Ministero della salute	rimborso oneri sostenuti per il trattamento economico dipendente comandato out	54.134,36
	Ministero affari esteri	rimborso spese dipendente ANSV missione Ucraina dal 23 al 30 luglio 2014	1.759,75
		<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>55.894,72</b>

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F.2014

**ALLEGATO 5**

**ELENCO DEI RESIDUI PASSIVI PROVENIENTI DALLA GESTIONE 2014**

Capitolo	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO
103	Ministero economia e finanze	compenso di un componente Collegio dei revisori dei conti periodo ottobre-dicembre 2014	1.882,49
	Collegio dei revisori dei conti	compenso di un componente del collegio dei revisori dei conti II semestre 2014	4.777,01
104	Organi dell'Agenzia	gettoni di presenza alle riunioni degli Organi periodo 01/01/2014-31/12/2014	5.718,09
105	INAIL	contributi INAIL a carico ANSV su emolumenti corrisposti anno 2014	391,72
	INPS	contribuzione INPS a carico ANSV su emolumenti corrisposti a dicembre 2014	1.350,12
106/art.1	Organi dell'Agenzia	rimborsi spese per partecipazione all'attività istituzionale anno 2014	3.315,04
106/art.2	Organi dell'Agenzia	rimborsi spese per "altre missioni" anno 2014	195,60
			17.630,07
202	Personale ANSV	compenso lavoro straordinario personale sett.-dic. 2014 e magg. recupero banca ore 2014	12.388,14
203	INPS/INPDAP	oneri previdenziali a carico ANSV su compensi dicembre 2014	42.096,81
204	Quil Group spa	residuo fornitura buoni pasto anno 2014	5,93
205/art.1	Personale ANSV	rimborsi spese missioni di natura "ispettiva, ecc." dicembre 2014	464,02
209	SNA	corsi di formazione del personale	1.020,00
209	CEIDA srl	corsi di formazione del personale	490,00
211/art.2	Direttore generale ANSV	indennità di risultato Direttore generale periodo gennaio-dicembre 2014	7.000,00
			63.464,90
401	Edicola Mag's & News di Maurizio Greco	residuo fornitura quotidiani anno 2014	325,00
	Associazione italiana di medicina aeronautica spaziale	abbonamento annuale 2014 alla rivista scientifica "Italian Journal of Aerospace Medicine"	40,00
	ANSA Soc. Coop.	abbonamento annuale al notiziario della cronaca	4.257,00
	FerPress-Agenzia di informazione	abbonamento annuale al notiziario "Avvisatore Parlamentare"	7.320,00
	Il sole 24 ore SpA	abbonamento annuale alla rivista on line "Guida al Diritto"	169,99
	Air&Cosmos	abbonamento annuale alla rivista "Air&Cosmos"	50,00
403	Errebian SpA	fornitura materiale di consumo	1.194,17
405	RTI Manital Idea SpA	spesa 2014 servizio di pulizia, smaltimento rifiuti speciali e giardinaggio (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	27.689,00
	RTI Manital Idea SpA	spesa presunta 2014 extracanone igiene ambientale convenzione Consip Facility Management ed. 3)	6.100,00
	ENI - Divisione Gas & power	fattura n. M147093802 del 28/11/2014 periodo di riferimento 30/08/2014-28/11/2014	1.655,04
406	RTI Manital Idea SpA	spesa presunta 2014 servizio extracanone di facchinaggio interno (convenzione Consip Facility)	511,82
	FastWeb SpA	fornitura servizio di manutenzione e gestione della centrale telefonica convenzione Consip	2.897,20
407	L3 -AR (USA)	aggiornamento del software di laboratorio Audio Data Link Player versione 3.3	1.614,61
408	Eitime srl	manutenzione annuale software gestione automatizzata presenze/accessi	1.107,15
	HMS IT SpA	intervento tecnico di aggiornamento del sito web	793,00
409	R.T.I Metro Service srl e Ist. Di vigilanza Sicurmax srl	servizio di portierato di fiducia e vigilanza residui spesa 2014	29.907,80

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F.2014**

**ALLEGATO 5**

Capitolo	CREDITORE	CAUSALE	IMPORTO
410	Telecom SpA	HDSL TELECOM servizio di connessione BMG 2Mbps con servizio Fastshaping spesa 2014	1.636,60
	Telecom SpA	rimanenza spesa presunta abbonamento 2014 telefonia mobile convenzione Consip 5	9.318,20
	Fastweb SpA	Convenzione Consip "Telefonia fissa e connettività IP 4" per la fornitura da parte di Fastweb SpA dei servizi di telefonia fissa e connettività	1.830,00
415/art.1	WTC World Translation Center srl	servizio di traduzioni in inglese spesa presunta per l'anno 2014	18.497,88
416	Luciano Sorlini SpA	esame connesso all'evento occorso il 22.8.2014 all'aeromobile marche OE-AHD presso l'aeroporto di Marina di Campo (LI)	1.464,00
420/art.1	SHARP SpA	convenzione Consip "Fotocopiatori 21 (lotto 2)" per il noleggio di 3 fotocopiatrici, quota parte di spesa giugno-dicembre 2014	352,22
420/art.2	AXUS Italiana srl	canone noleggio auto di servizio in convenzione Consip quota parte 2014	660,07
423	Sintesi SpA	convenzione Consip "Gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro negli immobili in uso alla P.A." quota parte spesa 2014	6.400,00
424	Studio Diano di F.F.Diano	fornitura servizi stipendiali residuali rispetto alla convenzione NoiPA	1.903,20
	MEF-DAG	rimborso al DAG oneri amministrativi convenzione sistema stipendi NoiPA	78,40
425	RTI Manital Idea SpA	canone 2014 servizi consulenza gest.le, manutenzione impianti elettrici e idrico-sanitari, riscaldamento, raffrescamento, elevatori, antincendio, impianti rete, minuto mantenimento edile (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	10.206,31
	RTI Manital Idea SpA	quota parte di spesa 2014 interventi manutentivi extracanone (convenzione Consip Facility Management ed. 3)	3.006,81
426	OIV dell'Agenzia	compenso II semestre 2014	3.100,00
	INPS	oneri c/ente su compenso OIV II semestre 2014	744,31
			<b>144.829,78</b>
601	Banca Nazionale del lavoro SpA	servizio di tesoreria e cassa - quota anno 2014	4.950,00
701	Regione Lazio	IRAP su emolumenti dicembre 2014	14.175,07
901	Avvocatura dello Stato	spese legali per tre contenziosi sorti nel 2014	3.000,00
		<i>(Totale per la parte corrente)</i>	<b>248.049,82</b>
1004	TesyLab srl	fornitura n. 5 personal computer	4.337,10
		<i>(Totale per la parte capitale)</i>	<b>4.337,10</b>
1501	ERARIO DELLO STATO	versamento ritenute IRPEF dicembre 2014	51.289,03
1502	INPS/INPDAP	versamento ritenute previdenziali dicembre 2014	16.289,09
	INAIL	INAIL c/percettore trattenuta nel 2014	196,30
1503	INPDAP - gestione prestiti	trattenute su stipendi dicembre 2013 piccolo prestito INPDAP	1.486,08
	OO.SS.	trattenute sindacali su stipendi dicembre 2013	346,13
1505	Studio Diano	deposito cauzionale	600,00
		<i>(Totale per le partite di giro)</i>	<b>70.206,63</b>
		<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>322.593,55</b>



## ALLEGATO 6

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

## Prospetto riepilogativo degli oneri sostenuti per il personale nell'esercizio finanziario 2014

	pos. econom.	a/p 2014	n° unità in servizio al 31.12.14
tecnici investigatori	C5	1,83	1
	C3*	3,38	3
	C5*	1,00	2
area amministrativa	C4	9,00	9
	C2	1,00	1
	C1*	0,67	1
	B3	2,00	2
	A3	1,00	1
		19,88	20

\* di cui una unità in aspettativa senza assegni dal 16.08.14

\* di cui una unità comandata out

\* unità in comando in dal 1° maggio 2014

tipologia onere sostenuto	totale lordo		di cui, ritenute c/dipendente			Oneri a carico ANSV	
	lordo liquidato al 31.12.14	lordo da liquidare	IRPEF	previdenziali	altre ritenute	previdenziali	Irap
stipendi e altre ind.ità	1.061.714,35	-			17.761,87	298.557,36	90.722,85
indennità reperibilità*	2.255,45	-				542,80	191,73
compenso lavoro straordinario	28.008,93	12.388,14	350.539,81	121.512,26		10.541,86	3.712,70
premio produttività*	75.554,71	-				18.245,24	6.422,16
compensi Direttore gen.	90.607,01	7.000,00				23.432,40	8.295,52
rimborso spese missioni "natura ispettiva"	50.178,49	464,02					
rimborsi spese "altre missioni"	396,25	-					
buoni pasto (costo ANSV**)	15.792,19	-					
rimborso oneri all'Amm.ne prov.za personale in comando	1.984,26	-					
polizza sanitaria integrativa	8.052,52	-					
spesa impegnata per la formazione	1.710,00	-					

\* trattasi di compensi relativi all'anno 2013

\*\* spesa impegnata per l'acquisto dei ticket - la quota buono pasto non esente è tassata in conto stipendi

## ALLEGATO 7

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

## PROSPETTO DIMOSTRATIVO DELL'AMMORTAMENTO 2014

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2000															
MATERIALE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale
attr. x ufficio	253,81	244,52	225,11	166,88	166,88	166,88	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	1.863,68
beni informatici	8.450,01	7.620,96	7.620,96	7.620,96	7.620,96	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	31.312,89
	8.703,82	7.865,48	7.846,07	7.787,84	166,88	166,88	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	79,95	33.176,57

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2001														
MATERIALE	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale
attr. x ufficio	4.883,56	4.883,56	4.883,56	4.883,56	4.883,56	4.851,03	4.851,03	4.851,03	4.840,24	4.840,24	4.840,24	4.840,24	4.840,24	63.172,09
beni informatici	8.056,72	8.056,72	8.056,72	8.056,72	8.056,72	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	32.226,88
beni mobili	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	37.184,90	371.849,00
beni immobili	193.598,25	193.598,25	193.598,25	182.192,22	178.555,58	175.043,69	171.573,10	168.123,37	164.890,04	161.501,11	158.504,83	155.309,43	152.371,91	2.248.960,03
mat.bibliograf.	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	120,72	1.569,36
	243.844,15	243.844,15	243.844,15	232.438,12	220.744,76	217.200,34	213.729,75	210.280,02	207.035,90	203.746,97	163.465,79	160.270,39	157.332,87	2.717.777,37

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2002													
MATERIALE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale
attr. x ufficio	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.197,69	1.125,86	14.300,45
attr.tecniche	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	34,20	410,40
beni informatici	18.423,54	18.423,54	17.559,29	17.559,29	17.559,29	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	71.965,66
beni mobili	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	2.405,26	24.052,60
mat.bibliograf.	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	46,12	553,44
	22.106,81	22.106,81	21.242,56	21.242,56	21.242,56	3.683,27	3.683,27	3.683,27	3.683,27	3.683,27	1.278,01	1.206,18	111.282,53

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2003													
MATERIALE	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale	
attr. x ufficio	353,28	323,04	323,04	183,37	151,69	151,69	151,69	151,69	151,69	151,69	151,69	2.244,56	
beni informatici	32.061,07	31.974,06	31.974,06	31.974,06	31.974,06	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	FINE	127.983,25	
beni mobili	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	1.041,02	10.410,20	
attr.tecniche	33.975,20	33.957,95	33.957,95	33.957,95	33.940,70	33.940,70	33.940,70	33.940,70	33.940,70	33.940,70	33.940,70	373.451,20	
mat.bibliograf.	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	72,02	792,22	
	67.502,59	67.368,09	67.368,09	67.228,42	35.222,68	35.205,43	35.205,43	35.205,43	35.205,43	35.205,43	34.164,41	514.881,43	

## ALLEGATO 7

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

## MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2004

MATERIALE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm.totale
attr. x ufficio	998,65	998,65	986,65	986,65	986,65	866,65	866,65	866,65	866,65	866,65	9.290,50
beni informatici	12.569,00	12.569,00	12.569,00	12.569,00	12.569,00	2.593,98	2.593,98	2.593,98	2.593,98	2.593,98	50.276,00
attr.tecniche	2.593,98	2.593,98	2.593,98	2.593,98	2.593,98	209,86	209,86	209,86	209,86	209,86	25.939,80
beni immobili	209,86	209,86	209,86	209,86	209,86	3.670,49	3.670,49	3.670,49	3.670,49	3.670,49	2.098,60
	16.371,49	16.371,49	16.369,49	16.369,49	16.369,49	3.670,49	3.670,49	3.670,49	3.670,49	3.670,49	87.604,90

## MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2005

MATERIALE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm.totale
beni immobili	11,40	11,40	11,40	11,40	11,40	11,40	11,40	11,40	11,40	102,60
attr. x ufficio	108,56	108,56	108,56	108,56	108,56	108,56	108,56	108,56	108,56	977,04
attr.tecniche	958,80	775,20	775,20	591,60	591,60	1.721,16	1.721,16	1.721,16	1.721,16	3.100,80
beni mobili	1.721,16	1.721,16	1.721,16	1.721,16	1.721,16	1.841,12	1.841,12	1.841,12	1.841,12	15.490,44
	2.799,92	2.616,32	2.432,72	1.841,12	1.841,12	1.841,12	1.841,12	1.841,12	1.841,12	19.670,88

## MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2006

MATERIALE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm.totale
beni immobili	12,27	45,63	45,63	45,63	45,63	45,63	45,63	45,63	376,51
beni immobili	18,74	18,74	18,74	18,74	18,74	18,74	18,74	18,74	168,66
attr. x ufficio	58,17	463,17	463,17	405,00	405,00	1.852,68	1.852,68	1.852,68	30.436,44
beni informatici	1.419,00	7.609,11	7.609,11	6.190,11	6.190,11	11.042,40	11.042,40	11.042,40	4.252,26
beni informatici	0,00	2.760,60	2.760,60	2.760,60	2.760,60	520,35	520,35	520,35	584,62
beni mobili	89,46	520,35	520,35	520,35	520,35	584,62	584,62	584,62	48.128,95
	1.597,64	11.417,50	11.417,50	9.940,33	584,62	584,62	584,62	584,62	48.128,95

## MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2007

MATERIALE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm.totale
attr.tecniche	178,50	3.547,45	3.547,45	3.368,95	3.368,95	3.368,95	3.368,95	24.296,65
beni informatici	2.898,50	2.898,50	2.898,50	2.402,20	2.402,20	2.402,20	2.402,20	11.594,00
beni informatici	1.344,00	1.584,20	1.584,20	99,63	99,63	99,63	99,63	6.336,80
mat.bibliograf.	0,00	99,63	99,63	3.708,78	3.468,58	3.468,58	3.468,58	42.924,86
	4.421,00	8.129,78	8.129,78	3.708,78	3.468,58	3.468,58	3.468,58	42.924,86

## ALLEGATO 7

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE E.F. 2014

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2008										
MATERIALE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale		
attr. x ufficio	0,00	27,68	27,68	27,68	27,68	27,68	27,68	FINE	110,72	
attr. tecniche	2.725,90	2.725,90	2.725,90	2.725,90	2.725,90	2.725,90	2.725,90	FINE	19.081,30	
beni informatici	0,00	1.407,30	1.407,30	1.407,30	1.407,30	1.407,30	1.407,30	FINE	5.629,20	
beni informatici	0,00	220,94	220,94	220,94	220,94	220,94	220,94	FINE	883,76	
beni immobili	0,00	23,43	23,43	23,43	23,43	23,43	23,43	FINE	140,58	
	2.725,90	4.405,25	4.405,25	4.405,25	4.405,25	4.405,25	2.749,33		25.845,57	

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2009										
MATERIALE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale			
attr. x ufficio	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00		
attr. tecniche	1.113,05	2.204,56	2.204,56	2.204,56	2.204,56	2.204,56	2.204,56	9.931,29		
beni informatici	9.870,92	10.238,26	10.238,26	10.238,26	10.238,26	10.238,26	2.557,01	63.380,97		
beni informatici	606,57	606,56	606,56	606,56	606,56	606,56	606,56	3.032,81		
beni immobili	4,62	135,42	135,42	135,42	135,42	135,42	135,42	681,72		
mat.bibliograf.	0,00	22,10	22,10	22,10	22,10	22,10	22,10	110,50		
	11.595,16	13.306,90	13.306,90	13.306,90	13.306,90	2.814,53		67.637,29		

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2010										
MATERIALE	2010	2011	2012	2013	2014	amm. totale				
attr. tecniche	17.347,95	21.513,31	21.513,31	21.513,31	21.513,31	103.401,19				
beni informatici	1.620,00	1.476,00	1.476,00	288,00	288,00	6.480,00				
beni immobili	0,00	88,80	88,80	88,80	88,80	355,20				
	18.967,95	23.222,11	23.078,11	23.078,11	21.890,11	110.236,38				

MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2011										
MATERIALE	2011	2012	2013	2014	amm. totale					
beni informatici	0,00	473,40	473,40	473,40	1.420,20					
attr. tecniche	1.109,19	1.109,19	1.109,19	1.109,19	4.436,76					
attr. tecniche	17.976,04	17.976,04	17.976,04	17.976,04	71.904,16					
beni informatici	3.038,04	5.348,95	5.348,95	5.348,95	19.084,89					
beni informatici	372,90	372,90	372,90	372,90	1.491,60					
beni mobili	1.897,36	1.897,36	1.897,36	1.897,36	7.589,44					
beni immobili	0,00	732,00	732,00	732,00	2.196,00					
mat.bibliograf.	0,00	151,91	151,91	151,91	455,73					
	24.393,53	28.061,75	28.061,75	28.061,75	108.578,78					

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**RENDICONTO GENERALE E.F. 2014**

**ALLEGATO 7**

**MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2012**

MATERIALE	2012	2013	2014	amm.totale
attr.tecniche	0,00	0,00	0,00	0,00
attr.tecniche	NO	129,67	129,67	259,34
attr.tecniche	NO	72,58	72,58	145,16
attr.tecniche	108,60	108,60	108,60	325,80
beni informatici	0,00	0,00	0,00	0,00
beni informatici	NO	379,93	379,93	759,86
beni informatici	0,00	36,54	36,54	73,08
beni mobili	32,67	32,67	32,67	98,01
	141,27	759,99	759,99	1.661,25

**MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2013**

MATERIALE	2013	2014	amm.totale
attr.tecniche	0,00	449,15	449,15
attr.tecniche	401,97	401,97	803,94
beni informatici	1.385,45	2.446,05	3.831,50
beni informatici	0,00	0,00	0,00
beni mobili	0,00	0,00	0,00
beni immobili	0,00	969,90	969,90
mat.bibliograf.	0,00	0,00	0,00
	1.787,42	4.267,07	6.054,49

**MATERIALE ACQUISTATO NELL'ANNO 2014**

MATERIALE	2014	amm.totale
attr.tecniche	0,00	0,00
attr.tecniche	0,00	0,00
beni informatici	1.045,97	1.045,97
beni informatici	0,00	0,00
beni mobili	0,00	0,00
beni immobili	0,00	0,00
mat.bibliograf.	0,00	0,00
	1.045,97	1.045,97

Situazione riassuntiva ammortamento 2014	
Quota per immobile	<b>154.606,99</b>
Quota per le altre immobilizzazioni materiali	<b>109.329,98</b>
Quota complessiva ammortamento dell'anno	<b>263.936,97</b>

**ALLEGATO 8****AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO  
RENDICONTO GENERALE ESERCIZIO FINANZIARIO 2014**

Relazione sugli adempimenti di cui all'art. 41, comma 1, decreto legge n. 66/2014.

L'art. 41 del decreto legge 66/2014 prevede che, a decorrere dall'esercizio 2014, ai bilanci consuntivi delle Pubbliche Amministrazioni sia allegato un prospetto relativo ai pagamenti per transazioni commerciali effettuati dopo la scadenza dei termini previsti dal D. Lgs. 9 ottobre 2002, n. 231, nonché l'indicatore di tempestività dei pagamenti di cui all'art. 33 del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

In proposito, si evidenzia che l'Agenzia a decorrere dal 2015 ha costruito l'indicatore di tempestività dei pagamenti, secondo le modalità stabilite dal dpcm del 22 settembre 2014, e sta provvedendo alla sua pubblicazione con cadenza trimestrale.

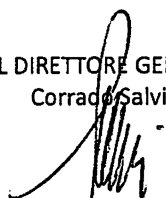
Per quanto riguarda l'esercizio 2014, l'Agenzia ha effettuato, a vario titolo, il pagamento di n. 171 documenti con un tempo medio di pagamento, calcolato come i giorni solari intercorrenti tra la data di ricezione del documento e l'emissione del mandato di pagamento, di **23,46 giorni**.

Di tali documenti, 7 sono stati pagati oltre i termini per ragioni non riconducibili a contestazioni sugli adempimenti contrattuali o a situazioni di irregolarità da parte del fornitore.

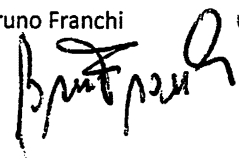
Nei sette casi di pagamento oltre i termini di legge, 5 casi sono stati determinati da ritardi nell'invio da parte degli enti previdenziali del DURC (documento unico di regolarità contributiva) attestante la posizione regolare del fornitore: il pagamento è comunque avvenuto entro 6 giorni dai termini di scadenza della fattura, tranne in un caso nel quale l'istruttoria da parte dell'INPS si è chiusa con un ritardo che ha fatto slittare a 20 giorni il ritardo di pagamento.

Gli altri 2 casi rimanenti, nei quali si è registrato un ritardo di 3 e 8 giorni, riguardano pagamenti fatti nella prima tornata utile di gennaio, dopo le operazioni di riapertura della contabilità dell'esercizio.

IL DIRETTORE GENERALE  
Corrado Salvi



IL PRESIDENTE  
Bruno Franchi



verificato dal Collegio  
dei Revisori dei conti

IL PRESIDENTE



Roberto Ferri

Allegato 10

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
**COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI**

**RELAZIONE AL RENDICONTO GENERALE DELL'ESERCIZIO 2014**

Il Collegio dei Revisori dei Conti ha esaminato il Rendiconto generale dell'esercizio 2014 che si compone di:

- Relazione del Presidente
  - Conto del bilancio
  - Conto economico
  - Stato patrimoniale
- Completano il rendiconto gli allegati relativi a:
- Elenchi dei residui attivi e passivi provenienti dagli esercizi precedenti e movimenti intervenuti;
  - Elenchi dei residui attivi e passivi provenienti dalla gestione 2014;
  - Riepilogo degli oneri sostenuti per il personale e per gli organi,
  - Prospetto dimostrativo del calcolo dell'ammortamento dei beni.

Tali documenti sono stati redatti in conformità ai prospetti allegati al regolamento per l'Amministrazione e la Contabilità, di cui all'art. 18 del Regolamento stesso, nonché secondo quanto stabilito dal D.P.R. 97/2003.

**Conto del bilancio**

Il conto del bilancio si compone del rendiconto finanziario decisionale e del rendiconto finanziario gestionale.

Per la gestione della competenza il rendiconto gestionale in esame espone le seguenti risultanze:

(valori espressi in euro)

ENTRATE	Previste	Accertate	Differenze sul previsto	Riscosse	Rimaste da riscuotere
Entrate correnti	3.460.622,00	3.550.695,59	+ 90.073,59	3.550.695,59	55.894,72
Entrate in c/capitale	0,00	0,00		0,00	0,00
Partite di giro	777.468,00	657.400,62	- 120.067,38	657.400,62	0,00
<b>Totali</b>	<b>4.238.090,00</b>	<b>4.208.096,21</b>	<b>- 29.993,79</b>	<b>4.152.201,49</b>	<b>55.894,72</b>
Avanzo di amm.ne Utilizzato	1.303.134,00	- 49.598,85			
<b>Totale generale</b>	<b>5.541.224,00</b>	<b>4.158.497,36</b>	<b>-29.993,79</b>	<b>4.152.201,49</b>	<b>55.894,72</b>

SPESE	Previste	Impegnate	Differenza sul previsto	Pagate	Rimaste da pagare
Spese correnti	4.061.256,00	3.064.886,11	- 996.369,89	2.816.836,29	248.049,82
Spese in c/capitale	702.500,00	436.210,63	- 266.289,37	431.873,53	4.337,10
Partite di giro	777.468,00	657.400,62	- 120.067,38	587.193,39	70.206,63
<b>Totali</b>	<b>5.541.224,00</b>	<b>4.158.497,36</b>	<b>- 1.382.726,64</b>	<b>3.835.903,81</b>	<b>322.593,55</b>

In proposito, si evidenzia che l'esercizio 2014 registra un avanzo finanziario di competenza di euro 49.598,85, che va a migliorare il risultato generale di amministrazione.

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2014 viene, infatti, a rideterminarsi in euro 5.234.972,47, con un aumento di 88.092,07 rispetto all'avanzo registrato nell'esercizio precedente; l'aumento è determinato, oltre che dall'avanzo di gestione, dalle permutazioni attive in corrispondenza della cancellazione di taluni residui passivi.

L'importo di euro 5.234.972,47 è al lordo delle destinazioni vincolate, determinate in euro 759.261,24, come riportato dal prospetto dimostrativo di cui all'Allegato 1 al rendiconto.

Per quanto riguarda le uscite, la differenza tra le previsioni definitive e il livello degli impegni ammonta a circa 890 mila euro (escludendo gli stanziamenti iscritti in bilancio in relazione ai diversi fondi e le partite di giro) ed è imputabile, principalmente, ai minori impegni registrati nelle seguenti Unità previsionali di base:

- U.P.B. 1.1.1 (Spesa per gli Organi): - 52 mila euro
- U.P.B. 1.1.2 (Spesa per il personale in servizio): - 384 mila euro
- U.P.B. 1.1.3 (Acquisto di beni e consumo di servizi): - 145 mila euro;
- U.P.B. 1.2.2 (Trasferimenti passivi): -128 mila euro
- U.P.B. 1.2.4 (Oneri tributari): - 33 mila euro
- U.P.B. 1.2.6 (Altre spese): - 12 mila euro;
- U.P.B. 2.1.1 (Investimenti in beni durevoli): - 112 mila euro.

Per le motivazioni che hanno determinato i suddetti scostamenti si rinvia alla relazione del Presidente.

Si rappresenta con il seguente prospetto come l'Ente abbia rispettato le diverse misure di contenimento previste dalla normativa finanziaria vigente.

Tipologia spesa	Riferimento normativo	Importo impegnato nell'anno di riferimento		Limite di spesa		Impegnato 2014
		2009	5.229,99	50%	2.665,00	
Missioni degli Organi al di fuori delle categorie: rimborsi per partecipazione all'attività istituzionale, missioni "investigative" e partecipazione a riunioni presso organismi internazionali e comunitari	art.6, c.12 D.L. 78/2010	2009	5.229,99	50%	2.665,00	1.404,50
Missioni del personale al di fuori dell'attività investigativa e della partecipazione a riunioni presso organismi internazionali e comunitari	art.6, c.12 D.L. 78/2010	2009	16.392,02	50%	8.196,00	396,25
Spese di formazione	art.6, c.13 D.L. 78/2010	2009	4.750,00	50%	2.375,00	1.710,00
Spese di rappresentanza	art.6, c.8 D.L. 78/2010	2009	219,20	20%	43,84	41,19
Spese per l'organizzazione a convegni, congressi, manifestazioni, ecc.	art.6, c.8 D.L. 78/2010	2009	0,00	20%	0,00	0,00
Consulenze	art.1, c.5 D.L. 101/2013 + art.6, c.7 D.L.78/2010	2009	0,00	20% + 80%	0,00	0,00
Noleggio, manutenzione ed esercizio di autovetture. Ai sensi di legge, il limite di spesa è stato derogato, per il solo 2014, per effetto del contratto pluriennale già in essere	art.5, c.2 D.L. 95/2012, come modificato dall'art.15 D.L.66/2014	2011	9.143,68	30%	2.743,10	3.816,81
Stampa relazioni e ogni altra pubblicazione inviata ad altre P.A. o distribuita gratuitamente (tagliacarta)	art.27 D.L. 112/2008	2007	63.425,00	50%	31.712,50	15,50
Spesa per manutenzione immobile ordinarie e straordinarie	art.2, c. 618-623 L.244/2007 + art.8, c.1 D.L. 78/2010	valore immobile all' 1.1.2014: 7.618.596		2%	152.371,91	105.034,00
Acquisto mobili e arredi	art.1, c.141 L.228/2012	valore media spesa 2010-2011: 15.040,69		20%	3.008,14	0,00



Per ciò che concerne la spesa per i consumi intermedi, ovvero, le spese per l'acquisizione di beni e servizi (513.641,58) e i rimborsi spese per tutte le missioni effettuate dagli Organi (euro 59.737,36) e dal personale (euro 51.038,76 ), si evidenzia che è stato rispettato il combinato disposto dell'art. 8, comma 3 del D.L. 06.07.2012, n. 95 e dell'art. 50, comma 3 del D.L. 34.04.2014, n. 66, che stabiliscono una riduzione complessiva del 15% rispetto al corrispondente importo dell'anno 2010. Totale di riferimento 2010: euro 783.060,47  
Limite per il 2014: euro 665.601,40  
Spesa impegnata 2014: euro 624.417,70 .

Nel corso del 2014 l'ente ha effettuato nei termini i versamenti all'entrata del bilancio dello Stato in ottemperanza alle vigenti disposizioni di legge per un totale di euro 190.770,15. Il dettaglio è evidenziato nello schema seguente.

Norma di riferimento	tipologia spesa	importo di riferimento	anno di riferimento	riduzione	importo versato	estremi dei mandati di pagamento
art.61, comma 17, del decreto-legge 112/2008	rappresentanza (1)	695,00	2007	50%	348,00	O.P.140 del 21/3/2014
art. 1, commi 141 e 142 legge 24.12.2012, n.228	mobili e arredi	15.040,69	media 2010-2011	80%	12.032,55	O.P. 278 dell'11/6/2014
art.67, c.6, del decreto legge 112/2008	Fondo unico di amministrazione	1.472.659,00	2004	10%	147.265,90	O.P. 468 del 15/10/2014
art.6 decreto legge 31 maggio 2010 n. 78						
comma 3: riduzione 10% compensi agli Organi, rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010	emolumenti fissi	139.443,66	2010	10%	13.944,37	O.P.496 del 15/10/2014
	gettoni di presenza (anno 2013)	7.045,20	2010	10%	704,52	
comma 8 - riduzione 80% spese rappresentanza	rappresentanza (2)	219,2	2009	80%	175,36	
comma 12 - riduzione 50% spesa per missioni non rientranti nelle categorie: rimborsi agli organi, missioni ispettive e partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali e comunitari	missioni organi non in deroga e non per attività istituzionale	5.329,99	2009	50%	2.665,00	
	missioni dipendenti non in deroga	16.392,02	2009	50%	8.196,01	
comma 13 - riduzione 50% spesa formazione	formazione personale	4.750,00	2009	50%	2.375,00	
comma 14 - riduzione 20% spesa auto	canoni noleggio auto	15.317,18	2009	20%	3.063,44	

Per la gestione dei residui, il rendiconto dell'esercizio in esame porta le seguenti risultanze:

(valori espressi in euro)

	Inizio esercizio	Variazioni	Totali	Riscossi o pagati	Rimasti da riscuotere o da pagare
RESIDUI ATTIVI	113.035,22	0,00	113.035,22	113.035,22	0,00
RESIDUI PASSIVI	422.354,38	-38.493,22	383.861,16	337.211,20	46.649,96

Pertanto, al termine dell'esercizio, la situazione generale dei residui attivi è quella derivante solo dalla gestione della competenza, pari ad euro 55.894,72, mentre quella dei residui passivi è pari

ad euro 369.243,51, di cui euro 322.593,55 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 46.649,96 dalla gestione dei residui degli esercizi precedenti.

L'individuazione puntuale dei residui attivi e passivi, derivanti dalla gestione di competenza, è riportata negli elenchi di cui agli Allegati 4 e 5, mentre i movimenti intervenuti nei residui provenienti dagli esercizi precedenti, peraltro già oggetto di apposito provvedimento di riaccertamento, sono riportati negli Allegati 2 e 3.

La gestione di cassa riporta i seguenti dati:

(valori espressi in euro)

ENTRATE	Previste	Riscosse in c/competenza	Riscosse in c/residui	Totale riscosse	Differenze sul previsto
Entrate correnti	3.460.622,00	3.494.800,87	48.535,22	3.543.336,09	+ 82.714,09
Entrate in c/capitale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Partite di giro	777.468,00	657.400,62	64.500,00	721.900,62	-55.567,38
<b>Totali</b>	<b>4.238.090,00</b>	<b>4.152.201,49</b>	<b>113.035,22</b>	<b>4.265.236,71</b>	<b>+ 27.146,71</b>

SPESE	Previste	Pagate in c/competenza	Pagate in c/residui	Totale pagato	Differenze sul Previsto
Spese correnti	4.195.781,00	2.816.836,29	236.893,63	3.053.729,92	- 1.142.051,08
Spese in c/capitale	580.000,00	431.873,53	15.703,07	447.576,60	- 132.423,40
Partite di giro	777.468,00	587.193,99	84.614,50	671.808,49	-105.659,51
<b>Totali</b>	<b>5.553.249,00</b>	<b>3.835.903,81</b>	<b>337.211,20</b>	<b>4.173.115,01</b>	<b>- 1.380.133,99</b>

Il Fondo di cassa al 31 dicembre 2014 ammonta ad euro 5.548.321,26, esattamente riportato nel Prospetto dimostrativo dell'Avanzo di Amministrazione di cui al già citato Allegato 1, e risulta altresì dalla somma algebrica tra il Fondo di cassa esistente all'inizio dell'anno pari a euro 5.456.199,56 e l'avanzo di cassa della gestione dell'esercizio, pari ad euro 92.121,70.

### Conto Economico

Nel Conto Economico si evidenzia un avanzo economico di euro 218.029,61, derivante da:

Proventi	euro	3.550.695,59
Costi della produzione	euro	3.065.957,55
Oneri finanziari	euro	182.697,67
Partite straordinarie (positivo)	euro	38.493,22
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>euro</b>	<b>340.533,59</b>
Imposte e tasse dell'esercizio	euro	122.503,98
<b>Avanzo Economico</b>	<b>euro</b>	<b>218.029,61</b>

Il predetto avanzo è riportato esattamente nella Situazione Patrimoniale, quale aumento del Patrimonio netto dell'Agenzia.

**Situazione Patrimoniale**

Al 31 dicembre 2014 la situazione in esame espone i seguenti dati (al netto dei “conti d’ordine”):

Attività	euro	13.897.961,94
Passività	euro	<u>3.939.935,03</u>
Patrimonio netto	euro	<u>9.958.026,91</u>

Tale patrimonio netto è composto da:

Avanzo economico esercizi precedenti	euro	9.739.997,30
Avanzo economico dell’esercizio	euro	<u>218.029,61</u>
Patrimonio netto	euro	<u>9.958.026,91</u>

**Conclusioni**

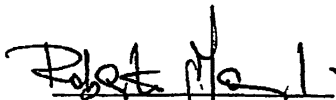
Il Collegio dei Revisori nel corso dell’esercizio ha effettuato periodiche verifiche di cassa e controlli sulla contabilità, che risulta tenuta secondo le disposizioni dettate dal Regolamento di Amministrazione e di Contabilità dell’Agenzia.

Ha inoltre verificato la corrispondenza tra i dati esposti in bilancio e quelli risultanti dalle scritture contabili.

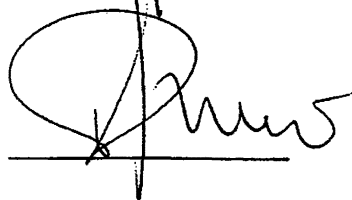
Infine, il Collegio dei Revisori verifica l’attestazione circa l’importo dei pagamenti relativi a transazioni commerciali effettuati dopo la scadenza dei termini previsti dal decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, ai sensi dell’art. 41 del decreto legge 24 aprile 2014, n. 95. L’attestazione, sottoscritta dai rappresentanti dell’Agenzia, viene allegata alla presente relazione

Alla luce di quanto sopra esposto, il Collegio dei Revisori esprime parere favorevole all’approvazione del Rendiconto 2014 nelle sue varie articolazioni.

IL PRESIDENTE  
(Dott. Roberto Ferranti)



I COMPONENTI  
(Prof. Roberto Serrentino)





**RAPPORTO INFORMATIVO  
SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'ANSV  
E SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE  
IN ITALIA  
ANNO 2014**



**SOMMARIO**

PREMESSA.....	5
1. I compiti dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.....	5
2. Attuazione del regolamento UE n. 996/2010: accordi preliminari <i>ex art. 12</i> , paragrafo 3.....	7
3. Attuazione del regolamento UE n. 996/2010: il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18.....	8
4. Ulteriori informazioni .....	11
PARTE PRIMA – LA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA DELL’ANSV.....	12
1. Considerazioni generali .....	13
2. I dati del <i>Rapporto informativo 2014</i> .....	15
3. Profili organizzativi e finanziari .....	16
4. I rapporti con le istituzioni e gli operatori del settore.....	18
5. I rapporti con le istituzioni straniere e la partecipazione ai consessi internazionali .....	21
6. La comunicazione istituzionale .....	23
PARTE SECONDA – L’ATTIVITÀ ISTITUZIONALE.....	25
1. Dati statistici .....	26
1.1. Considerazioni introduttive.....	26
1.2. Segnalazioni e inchieste .....	27
1.3. La tipologia degli eventi segnalati .....	33
2. Inchieste estere .....	38
3. L’aviazione commerciale .....	44
4. L’aviazione generale .....	47
4.1. L’aviazione turistico-sportiva.....	48
5. I servizi del traffico aereo .....	58
5.1. <i>Runway Incursion</i> .....	59
5.2. <i>Airprox</i> .....	64
6. Gli aeroporti e le aviosuperfici.....	65
6.1. Gli incidenti di rampa .....	66
7. Problematiche particolari di rilevanza per la <i>safety</i> .....	68
7.1. Il <i>birdstrike</i> .....	68
7.2. Il <i>wind shear</i> .....	70
7.3. Uso improprio di illuminatori laser .....	73
8. Le raccomandazioni di sicurezza .....	75
9. Il volo da diporto o sportivo (VDS) .....	76

10. Attività dei laboratori ANSV.....	80
Allegato “A”: raccomandazioni di sicurezza (di maggior interesse generale).....	84
Allegato “B”: Relazione illustrativa <i>ex art. 6, comma 2, decreto legislativo n. 18/2013</i> .....	90

## PREMESSA

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

L’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è stata istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994. Il decreto legislativo n. 66/1999 è stato successivamente modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n. 189, che ha dato attuazione al riordino previsto dall’art. 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008 n. 133<sup>1</sup>.

L’ANSV è l’autorità investigativa per la sicurezza dell’aviazione civile dello Stato italiano. Come tale è un’autorità pubblica, caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato, così come richiesto dalla citata direttiva comunitaria 94/56/CE, oggi sostituita dal regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010.<sup>2</sup> Quest’ultimo, peraltro, riprende estesamente i principi contenuti nell’Allegato 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561 (più noto come Allegato o Annesso 13 ICAO “*Aircraft Accident and Incident Investigation*”).

All’ANSV sono demandati i seguenti compiti:

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

Proprio perché si tratta di un’autorità investigativa, all’ANSV non sono demandati compiti di regolazione, controllo e gestione del sistema aviazione civile, che rientrano tra le competenze di

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

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



altri soggetti aeronautici, principalmente identificabili nei seguenti: ENAC, ENAV SpA, Aero Club d'Italia, gestori aeroportuali.

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

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

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

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

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

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

## **2. Attuazione del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio: accordi preliminari ex art. 12, paragrafo 3.**

Sul finire del 2014 l'ANSV ed il Ministero della giustizia hanno definito lo schema di accordo preliminare ex art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010, finalizzato a favorire il coordinamento tra l'ANSV e l'autorità giudiziaria nel caso in cui, sul medesimo evento, siano chiamate ad operare e ad intervenire entrambe. L'accordo in questione, dopo aver riaffermato il principio secondo cui l'indagine penale dell'autorità giudiziaria e l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV sono autonome l'una rispetto all'altra, punta ad agevolare la cooperazione tra la stessa autorità giudiziaria e gli investigatori dell'ANSV e di consentire a questi ultimi di svolgere compiutamente i propri compiti anche quando siano in corso indagini penali, in modo compatibile con la normativa dell'Unione europea e con le prerogative ed i compiti che l'ordinamento italiano riconosce all'autorità giudiziaria ed in modo da consentire che l'inchiesta di sicurezza sia condotta, con diligenza ed efficienza, anche in caso di concomitanti indagini preliminari del pubblico ministero.

Nello specifico, l'accordo in questione definisce i seguenti aspetti: modalità di preservazione dello stato dei luoghi; modalità di accesso al luogo dell'incidente o dell'inconveniente grave e acquisizione di reperti (coordinamento tra l'ANSV ed il pubblico ministero); modalità di conservazione delle prove poste sotto sequestro da parte del pubblico ministero ed accesso alle stesse da parte dell'ANSV; acquisizione dei dati contenuti nei registratori di volo; effettuazione degli accertamenti tecnici non ripetibili; effettuazione degli accertamenti autoptici; modalità di risoluzione di eventuali conflitti sorti in sede di applicazione dell'accordo preliminare, fatto comunque salvo quanto previsto dall'art. 12, paragrafo 1, del regolamento UE n. 996/2010 (nello specifico, tale paragrafo prevede che nel caso in cui l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile e l'autorità giudiziaria non raggiungano un accordo in tema di accertamenti

tecnici non ripetibili, «ciò non impedisce all’investigatore incaricato di effettuare l’esame o l’analisi.»).

Il Ministero della giustizia, in data 4 marzo 2015, ha trasmesso il predetto schema di accordo preliminare alla Procura generale presso la Suprema Corte di Cassazione, che successivamente provvederà a trasmettere alle Procure generali presso le Corti di appello una nota con la quale i Procuratori generali saranno invitati a promuovere, presso le Procure della Repubblica dei rispettivi distretti di Corte di appello, la sottoscrizione, con l’ANSV, entro un termine ben preciso, di un accordo elaborato sulla scorta del citato schema di accordo preliminare. Tale complesso iter di sottoscrizione dell’accordo preliminare in questione si è reso necessario per le peculiarità del sistema giudiziario italiano rispetto a quello di altri Stati, non potendosi identificare il Ministero della giustizia con l’autorità giudiziaria.

Nella seconda metà dello stesso mese di marzo 2015, alcune Procure della Repubblica hanno preso contatto con l’ANSV per la sottoscrizione dell’accordo in questione.

Nel corso del 2014 è stato anche avviato un confronto con l’ENAC per la conclusione del relativo accordo preliminare contemplato dallo stesso art. 12, paragrafo 3, del regolamento UE n. 996/2010. L’accordo preliminare in questione è stato sottoscritto in data 4 febbraio 2015.

### **3. Attuazione del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio: il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18**

Sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 48 del 26 febbraio 2013 è stato pubblicato il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18, recante la “Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE”.

L’art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 ha infatti prescritto che gli Stati membri dell’Unione europea «prevedano norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione» del regolamento in questione, precisando, altresì, che le sanzioni da irrogare siano «effettive, proporzionate e dissuasive».

Il legislatore dell’Unione europea, nelle premesse del regolamento in questione, ha precisato, nel *considerando* n. 35, che «Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l’attività di un’autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli,

alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità.».

In sostanza, il legislatore dell'Unione europea – anche alla luce dell'esperienza maturata in sede di applicazione della oggi abrogata direttiva 94/56/CE – ha ritenuto opportuno che fosse sanzionata da parte degli Stati membri una serie di comportamenti, attivi od omissivi, in grado di penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza condotte dalle rispettive autorità investigative nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile (in Italia, tale autorità è l'ANSV).

Le sanzioni richiamate dal regolamento UE n. 996/2010 sono essenzialmente mirate a costituire un deterrente nei confronti di chi, con il proprio comportamento, arrechi in vario modo pregiudizio allo svolgimento delle inchieste di sicurezza, palesando così insensibilità verso le problematiche della sicurezza del volo e della prevenzione in campo aeronautico.

Le sanzioni cui fa riferimento il regolamento UE n. 996/2010 non puniscono chi abbia provocato l'evento o contribuito al suo accadimento, ma sanzionano soltanto quei comportamenti che, come detto in precedenza, finiscano per impedire o penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.

Tra i comportamenti che il legislatore dell'Unione europea ha ritenuto meritevoli di sanzione è ricompresa l'omessa tempestiva comunicazione all'autorità investigativa competente (in Italia l'ANSV) del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, in quanto tale omissione può costituire un grave pregiudizio al regolare avvio della prescritta inchiesta di sicurezza.

In merito, l'art. 9 (*Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi*) del regolamento UE n. 996/2010 prescrive, al paragrafo 1, quanto segue: «1. Qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all'autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l'incidente o l'inconveniente grave.».

Come precisato dall'art. 2 (*Definizioni*) del citato regolamento UE, con il termine *persona coinvolta* si intendono i seguenti soggetti:

- il proprietario, un membro dell'equipaggio, l' esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave;
- qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio;
- qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile;
- il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile;
- il personale dell'EASA.

Il comportamento sanzionato è quindi l'omessa tempestiva comunicazione dell'incidente o dell'inconveniente grave. È di tutta evidenza come il regolamento UE n. 996/2010 abbia esteso il numero dei soggetti tenuti, per legge, in Italia, a comunicare all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (l'ANSV) l'accadimento di incidenti e inconvenienti gravi. Tale obbligo, alla luce di quanto previsto dal suddetto regolamento UE, non grava più soltanto sui soggetti istituzionali, ma grava oggi anche direttamente sugli operatori del settore ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* (fatta salva la possibilità di una comunicazione cumulativa, prevista dall'art. 4, comma 3, del d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18).

Le sanzioni in questione riguardano esclusivamente la violazione del regolamento UE n. 996/2010.

In sintesi, il menzionato decreto legislativo n. 18/2013 prevede quanto segue.

- I soggetti passibili di sanzioni (art. 2) si identificano con quelli ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.
- L'ANSV è il soggetto preposto all'applicazione del decreto legislativo in questione ed all'irrogazione delle sanzioni ivi previste (art. 3, comma 1).
- Il procedimento sanzionatorio per l'irrogazione delle sanzioni, una volta definito dall'ANSV, è sottoposto all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che, sul testo proposto, dovrà assumere il parere del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 3, comma 2).
- Le violazioni contemplate dal decreto legislativo, passibili di sanzioni, sono sostanzialmente quelle individuate dal legislatore dell'Unione europea nel *considerando* n. 35 del regolamento UE n. 996/2010 (art. 4, comma 1).
- Le sanzioni previste dal decreto legislativo sono sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il fatto costituisca reato (art. 4, comma 1).
- Gli importi delle sanzioni sono aggiornati ogni due anni (art. 5).
- I proventi delle sanzioni sono versati direttamente all'entrata del bilancio dello Stato (art. 6), non all'ANSV.

Il citato procedimento sanzionatorio, connesso alle violazioni di cui all'art. 4 del decreto legislativo n. 18/2013, è stato deliberato dal Collegio dell'ANSV con la deliberazione n. 51/2013 ed approvato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri con decreto del Segretario generale del 23 ottobre 2013, previa acquisizione dei prescritti pareri. Il procedimento in questione è disponibile nel sito web dell'ANSV ([www.ansv.it](http://www.ansv.it)), nella cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio".

L'entrata in vigore di norme nuove impone sempre grande cautela ed attenzione in sede di relativa applicazione, soprattutto nel caso in cui le norme emanate comportino, come nel caso in questione, l'applicazione di sanzioni. Per questo motivo, l'ANSV ha dato ai propri tecnici investigatori delle precise linee guida in materia, al fine di evitare che una applicazione non adeguatamente ponderata del decreto legislativo in questione finisca per disattendere gli obiettivi di fondo che il legislatore dell'Unione europea e quello nazionale si sono ripromessi di perseguire, rispettivamente con l'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 e con il conseguente decreto legislativo n. 18/2013.

Al fine di favorire la massima comprensione del decreto legislativo n. 18/2013 e dare indicazioni puntuali sulle modalità di interfaccia con l'ANSV, è stata predisposta una specifica nota informativa, appostata anch'essa nel predetto sito web istituzionale, cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio".

Per quanto concerne l'applicazione, nel 2014, del predetto decreto legislativo n. 18/2013, si rinvia alla relativa **Relazione illustrativa** prevista dall'art. 6, comma 2, del medesimo decreto legislativo, allegata al presente *Rapporto informativo* (**allegato "B"**).

#### **4. Ulteriori informazioni**

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

Esso fa il punto sull'attività svolta dall'ANSV nel periodo 1 gennaio-31 dicembre 2014 e sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile in Italia, così come previsto dall'art. 4, paragrafo 5, del regolamento UE n. 996/2010.

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

# **PARTE PRIMA**

## **LA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA DELL'ANSV**

## 1. Considerazioni generali

Il 2014 è stato un anno difficilissimo per l'ANSV, perché la gravissima criticità di risorse umane nell'area investigativa ha comportato, inevitabilmente, penalizzazioni allo svolgimento dell'attività istituzionale, come peraltro puntualmente preannunciato dalla stessa ANSV nei precedenti *Rapporti informativi* e nelle proprie note formali ai competenti Organi istituzionali.

In particolare, la gravissima criticità relativa al personale investigativo (al 31 dicembre 2014 erano rimasti in servizio 4 tecnici investigatori, a fronte dei 12 previsti dalla dotazione organica) ha soprattutto comportato ripercussioni:

- sulla effettuazione dei sopralluoghi operativi a seguito dell'accadimento di incidenti;
- sul numero di inchieste che è stato possibile completare;
- sulla partecipazione ai consessi internazionali in rappresentanza dello Stato italiano.

Va al riguardo segnalato che la carenza di tecnici investigatori non ha consentito (e continua a non consentire) di garantire la copertura di tutti i turni di reperibilità come per il passato, per cui, in alcune occasioni, è stato necessario differire l'invio sul luogo dell'evento del personale investigativo, al fine di assicurare il rispetto dei periodi di riposo contemplati dalla normativa vigente. In tali occasioni l'ANSV ha comunque dato le opportune istruzioni per assicurare la tempestiva preservazione, *in loco*, delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. In altri casi, invece, relativi ad eventi di minor rilevanza sotto il profilo dell'attività di prevenzione, si è optato, analogamente a quello che già fanno altre autorità investigative straniere, per una *desk investigation*.

Ancorché sia stata costretta a contrarre, sotto il profilo organizzativo ed operativo, la propria attività per la ragione su indicata, l'ANSV è riuscita tuttavia ugualmente ad assicurare, in ambito nazionale, UE ed internazionale, il proprio contributo al miglioramento della sicurezza del volo, grazie al qualificato impegno, alla passione ed alla dedizione dei singoli che vi lavorano.

Al fine di evitare ulteriori gravi penalizzazioni allo svolgimento dell'attività istituzionale e quindi allo svolgimento di una efficace azione di prevenzione nel campo della *safety* aeronautica, rimane l'assoluta necessità di pervenire ad una rapida normalizzazione della situazione dell'ANSV, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente in materia di blocco del *turnover*;
- b) l'adeguamento dei trasferimenti dello Stato per il sostenimento dei relativi costi del personale;



- c) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

A tal proposito pare opportuno sottolineare che secondo il legislatore dell'Unione europea «Le autorità investigative per la sicurezza [in Italia appunto l'ANSV] sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.» (*considerando* n. 15 del regolamento UE n. 996/2010). Conseguentemente, sempre secondo lo stesso legislatore dell'Unione europea, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile deve essere «dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.» (art. 4, paragrafo 6, del medesimo regolamento UE n. 996/2010).

Al fine di poter gestire la fase emergenziale in essere ed evitare di vanificare tutti gli sforzi e gli investimenti fatti in questi anni per dare all'Italia una accreditata autorità investigativa a livello internazionale e UE, l'ANSV – nelle more dell'ottenimento delle predette deroghe normative in materia di *turnover* e delle autorizzazioni necessarie per poter bandire un concorso pubblico per l'assunzione di tecnici investigatori – ha concluso, il 29 aprile 2014, un protocollo d'intesa con l'Aeronautica militare, che prevede, tra l'altro, la possibilità di avvalersi di personale della citata Forza armata, in posizione di comando presso l'ANSV per un limitato periodo di tempo, da impiegare nell'area investigativa.

In virtù del testé citato accordo e dopo che l'ANSV ha ottenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze il nulla osta di competenza per le relative operazioni di bilancio, hanno preso servizio, il 13 febbraio 2015, in posizione di comando, quattro ufficiali dell'Aeronautica militare, individuati dall'ANSV tra quelli proposti dalla Forza armata, che saranno destinati, dopo un adeguato periodo di formazione specifica (coerente con le linee guida in materia emanate dall'ICAO<sup>3</sup>), allo svolgimento dell'attività investigativa. In particolare, alcuni dei suddetti ufficiali hanno al proprio attivo una significativa attività di pilotaggio su aeromobili dello stesso tipo o analoghi a quelli in uso in ambito aviazione commerciale (ad esempio, famiglia Airbus A320, Boeing 767, Boeing 707, ecc.) e sono anche in possesso di licenze professionali civili di pilotaggio; alcuni di loro, inoltre, hanno già maturato in ambito militare una consolidata esperienza nel campo delle investigazioni aeronautiche.

---

<sup>3</sup> L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

## 2. I dati del *Rapporto informativo 2014*

Le informazioni, le analisi ed i dati pubblicati nel presente *Rapporto informativo* rappresentano, secondo una tradizione ormai consolidata, un significativo punto di riferimento per migliorare, in un’ottica di prevenzione degli incidenti, la conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo nel comparto dell’aviazione civile, fornendo utili elementi di riflessione e di analisi non soltanto agli addetti ai lavori (istituzioni ed operatori aeronautici), ma anche al legislatore, al mondo politico, economico, accademico, nonché agli stessi utenti del trasporto aereo.

Coerentemente con gli obiettivi perseguiti anche nel passato, e quindi in un’ottica di massima trasparenza, l’ANSV, pure nel presente *Rapporto informativo*, continua la pubblicazione in maniera articolata, dopo averli adeguatamente elaborati e catalogati, dei dati statistici relativi agli incidenti (*accident*), agli inconvenienti gravi (*serious incident*) ed agli inconvenienti (*incident*) occorsi nel campo dell’aviazione civile, così da consentire valutazioni obiettive in materia di sicurezza del volo nonché di raffronto con i dati degli anni precedenti.

Va in proposito ricordato che dal 2011 è andato a regime presso l’ANSV il nuovo sistema di classificazione degli eventi di interesse per la sicurezza del volo comunicati alla medesima, che è in linea con gli orientamenti internazionali in materia.

Il suddetto sistema consente, da un lato, di standardizzare quanto più possibile l’identificazione degli eventi in ambiti omogenei e poterne quindi aggregare la raccolta su base statistica, dall’altro, di individuare, con sempre maggior precisione, gli eventi da approfondire preliminarmente per appurare se si tratti di inconvenienti o di inconvenienti gravi. Esso inoltre favorisce l’effettuazione di un’attività di studio su eventi che presentino carattere di ripetitività.

In tale contesto va evidenziato che, proprio al fine della corretta classificazione degli eventi segnalati, nel 2014 si è registrato un sensibile incremento (+24%) del numero di eventi (in totale 206) oggetto di approfondimenti preliminari da parte dell’ANSV (tali eventi sono inizialmente classificati come “Inco Major”)<sup>4</sup>. Le note di approfondimento redatte dagli investigatori dell’ANSV in ordine agli “Inco Major” loro assegnati, ancorché non necessariamente portino all’apertura formale di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, rappresentano comunque un importante strumento di analisi delle problematiche correlate alla sicurezza del volo. Proprio per quest’ultima ragione l’ANSV sta valutando la possibilità, a partire dal 2015, di rendere pubbliche,

---

<sup>4</sup> Inco Major: *Major Incident* (MAJ).

in un'ottica di prevenzione, le note di approfondimento "Inco Major" che risultino più significative sotto il profilo della sicurezza del volo.

### 3. Profili organizzativi e finanziari

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

#### *Personale in servizio.*

A fronte di un ruolo vieppiù crescente nel panorama nazionale e comunitario dell'ANSV, la sua dotazione organica è stata progressivamente erosa, a seguito dei numerosi interventi legislativi volti al contenimento delle spese della pubblica amministrazione. Da una dotazione organica iniziale di 55 unità di personale (prevista dal decreto legislativo n. 66/1999 e comprendente, tra l'altro, 12 funzionari tecnici investigatori e 3 dirigenti) si è scesi, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio al 31 dicembre 2014 erano però 19, di cui soltanto 4 tecnici investigatori<sup>5</sup>: l'ANSV, infatti, non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

Come già evidenziato nel paragrafo 1 (Considerazioni generali), la gravissima criticità di organico sta incidendo sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello dell'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Purtroppo, soltanto un limitato numero di inchieste di sicurezza viene completato nel termine (ordinatorio) auspicato dalla vigente normativa in materia. Al riguardo, va ricordato che il personale tecnico investigativo in servizio presso l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali;

---

<sup>5</sup> Dei 4 tecnici investigatori, uno, però, è in aspettativa senza retribuzione dal 16 agosto 2014 al 15 maggio 2015, in quanto vincitore di selezione presso un organismo UE, dove, alla data del presente *Rapporto informativo*, presta servizio.

- procedere all’acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi segnalati, al fine di procedere alla puntuale classificazione degli stessi e verificare l’eventuale sussistenza dei presupposti di legge per procedere alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza; molti di tali approfondimenti, pur non dando successivamente luogo all’apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano comunque aspetti di interesse a fini di prevenzione e possono costituire la premessa per lo svolgimento, da parte dell’ANSV, di una specifica attività di studio (al riguardo si veda il precedente *Rapporto informativo*);
- partecipare, nei limiti consentiti dall’ordinamento internazionale e dell’Unione europea, alle inchieste di sicurezza che coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali relativi alle tematiche attinenti l’attività istituzionale.

Alla luce di quanto rappresentato, rimane ineludibile l’esigenza, per l’ANSV, di poter avviare una procedura concorsuale per l’assunzione, a tempo indeterminato, del personale tecnico investigativo, ottenendo, in deroga alla vigente normativa sul *turnover*, l’autorizzazione ad assumere tutti i tecnici investigatori necessari a completare il rispettivo organico. L’esigenza di poter avviare la predetta procedura concorsuale continua a porsi con carattere di urgenza, perché le tempistiche per assicurare la piena operatività dei nuovi tecnici investigatori non saranno comunque brevi, calcolati i tempi per l’espletamento del relativo concorso pubblico e per il completamento dell’iter formativo minimo. Peraltro, la possibilità di avvalersi del personale dell’Aeronautica militare in comando presso l’ANSV è limitata nel tempo, proprio perché si tratta di una soluzione provvisoria, destinata a consentire la sopravvivenza dell’ANSV nella fase emergenziale in cui si trova, in vista dell’assunzione, previo espletamento di concorso pubblico, di personale a tempo indeterminato da inserire stabilmente nel proprio organico investigatori.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l’area del personale tecnico-economica-amministrativa presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità

delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti<sup>6</sup>.

### ***Situazione finanziaria.***

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2014 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 3.486.648,00 euro (di cui 3.295.902,00 euro per spese di natura obbligatoria e 190.746,00 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Pare opportuno evidenziare che l'ANSV – come ripetutamente documentato dalle relazioni della Corte dei conti<sup>7</sup> – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti, per cui non è possibile comprimere ulteriormente la spesa, a meno di non compromettere il regolare svolgimento delle funzioni assegnate all'ANSV. Va a questo proposito detto che la politica dei tagli lineari ha penalizzato oltre ogni ragionevole limite l'ANSV.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2015 (disponibile nel sito web [www.ansv.it](http://www.ansv.it)) evidenziano la necessità di intervenire sull'entità dei trasferimenti dello Stato, in relazione, soprattutto, all'auspicata crescita dell'organico di tecnici investigatori. Il sostentamento dell'ANSV è infatti assicurato grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, il quale, ovviamente, rappresenta una risorsa limitata, destinata ad esaurirsi.

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

In un'ottica di sinergie e confronto per il miglioramento dei livelli di sicurezza del volo, l'ANSV, anche nel 2014, ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico

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

### *Aeronautica militare*

Anche nel 2014 i rapporti tra l'ANSV e l'Aeronautica militare sono stati caratterizzati dalla massima collaborazione, in un'ottica di sinergie e di strategie per il miglioramento della sicurezza del volo.

---

<sup>6</sup> È paradossale dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la “semplificazione burocratica”, aumentino, invece, a dismisura, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro che queste ultime producano, come risultato, alcun significativo valore aggiunto.

<sup>7</sup> Disponibili nel sito web della Corte dei conti, all'indirizzo [www.corteconti.it](http://www.corteconti.it), cartella “Attività”, voce “Controllo”.

In tale contesto, il 2 aprile 2014, l'ANSV ha ricevuto in visita il Gen.S.A. Pasquale Preziosa, Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, accompagnato dal Gen.B.A. Amedeo Magnani, Ispettore sicurezza volo della Forza armata, e da un nutrito gruppo di piloti del Gruppo di volo a vela della stessa, di base sull'aeroporto di Guidonia.



**Il Gen.S.A. Pasquale Preziosa con il Presidente dell'ANSV, Prof. Bruno Franchi.**

Il 29 aprile 2014, come già anticipato, l'ANSV e l'Aeronautica militare hanno firmato un protocollo d'intesa che rafforza ed estende la collaborazione istituzionale già in essere, tramite la reciproca condivisione, nel campo della prevenzione, di informazioni e dati riguardanti l'attività di volo civile e militare e, per gli aspetti investigativi, delle specifiche esperienze professionali.



**Il Gen.S.A. Paolo Magro (Sottocapo di stato maggiore AM) firma con il Presidente dell'ANSV il protocollo d'intesa Aeronautica militare-ANSV.**

Tale protocollo, oltre a prevedere la possibilità per l'ANSV di disporre, transitoriamente, di personale in comando della Forza armata da destinare allo svolgimento dell'attività investigativa, conferma anche la disponibilità dell'ANSV a mettere i propri laboratori FDR/CVR a disposizione dell'Aeronautica militare per esigenze connesse alle inchieste tecniche a fini di prevenzione disposte da quest'ultima a seguito di eventi occorsi ad aeromobili di Stato.

#### *Università degli studi di Pisa*

Organizzato dal Dipartimento di ingegneria civile e industriale-Sezione aerospaziale dell'Università degli studi di Pisa, dall'AIDAA-Sezione Toscana (Associazione italiana di aeronautica e astronautica) e da Euroavia Pisa (la sezione pisana dell'associazione studentesca europea che si propone di diffondere la cultura tecnica nel campo dell'ingegneria aerospaziale) si è tenuto, il 21 maggio 2014, presso la Scuola di ingegneria della città toscana, un seminario di studio dal titolo: "La sicurezza del volo: il ruolo e le indagini dell'ANSV". L'incontro, che ha visto un'ampia ed interessata partecipazione studentesca, era finalizzato a favorire la conoscenza dell'attività dell'ANSV e delle problematiche più significative relative alla sicurezza del volo, consentendo così a futuri operatori del comparto aeronautico di acquisire informazioni ed esperienze utili alla loro crescita professionale.



**Locandina del seminario tenutosi presso l'Università di Pisa e studenti del medesimo Ateneo in visita ai laboratori tecnici dell'ANSV.**

Successivamente al predetto seminario, una delegazione di studenti della medesima Università è venuta, a dicembre, in visita ai laboratori tecnici dell'ANSV, per acquisire maggiori conoscenze in

ordine alle modalità di recupero e di utilizzazione dei dati contenuti nei registratori di volo (Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder).

#### *ANACNA*

Il 12 giugno 2014, l'ANSV ha ricevuto in visita il neopresidente dell'ANACNA (Associazione nazionale assistenti e controllori navigazione aerea) Dott. Marcello Scala. Nel corso dell'incontro si è convenuto di rafforzare i positivi rapporti già in essere, al fine di contribuire, in un'ottica di prevenzione, al miglioramento della sicurezza del volo.

#### *ANPAC*

Dal 5 al 9 maggio 2014, a seguito di una richiesta in tale senso avanzata dall'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione commerciale), l'ANSV ha organizzato il "2° Corso ANSV investigazione incidenti aeronautici".

Il corso, al quale ha partecipato una cinquantina di persone, ha perseguito l'obiettivo di fornire le conoscenze base in materia di investigazioni aeronautiche, sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello tecnico-operativo. Il corso in questione, come emerso dai riscontri avuti dall'ANSV, è stato particolarmente apprezzato, anche perché ha favorito la conoscenza delle procedure e delle tecniche seguite dall'ANSV nello svolgimento delle inchieste di sicurezza.

#### *IBAR*

Il 6 novembre 2014 l'ANSV ha ricevuto in visita una delegazione dell'IBAR (Italian Board Airline Representatives), l'associazione che raggruppa 57 compagnie aeree operanti in Italia, prevalentemente straniere, guidata dal Presidente Dott. Umberto Solimeno. Durante l'incontro sono state illustrate l'attività dell'ANSV e le modalità con cui quest'ultima si interfaccia, nell'assolvimento dei propri compiti di istituto, con le compagnie aeree. Al termine dell'incontro la delegazione ha visitato i laboratori tecnici dell'ANSV, dove sono state anche fornite informazioni sulle procedure seguite per la lettura dei dati contenuti negli apparati FDR (Flight Data Recorder) e CVR (Cockpit Voice Recorder).

### **5. I rapporti con le istituzioni straniere e la partecipazione ai consessi internazionali**

L'ANSV, anche nel 2014, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.



Purtroppo, a causa della gravissima criticità di organico, l'ANSV ha dovuto ridimensionare l'assiduità di partecipazione alle iniziative internazionali ed europee di interesse per la sicurezza del volo, cercando comunque di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, laddove utile per fornire, per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA<sup>8</sup> ed a quelle dei seguenti *working group* (WG) costituiti da quest'ultimo: il WG 2 "*Inventory of best practices of investigation in Europe*"; il WG 4 "*Training of investigators*", il WG 5 "*Peer reviews*" ed il WG 6 "*Safety recommendation*".
- La partecipazione, dall'11 al 13 marzo 2014, presso l'EASA<sup>9</sup>, al gruppo di lavoro "*Helicopter Accident Data Classification*", che ha effettuato una analisi sistematica dei dati ECCAIRS<sup>10</sup> disponibili per l'anno 2013 relativi agli incidenti occorsi negli Stati UE ad elicotteri.
- La partecipazione, il 9 aprile 2014, presso l'EASA, al tradizionale "*Annual Coordination Meeting with the European Civil Aviation Safety Investigation Authorities*", nel corso del quale, su invito della stessa EASA, l'ANSV ha effettuato una presentazione dal titolo "*A320 MLG Door Actuator Investigations*", finalizzata ad illustrare le criticità individuate in occasione di due incidenti sostanzialmente analoghi occorsi in Italia ad Airbus 320, rispettivamente l'8 giugno ed il 29 settembre 2013.
- La partecipazione, il 14 e 15 maggio 2014, a Lucerna, all'ECAC<sup>11</sup> "*Workshop on Investigation in Extreme and Challenging Environments*", in occasione del quale l'ANSV ha offerto il proprio contributo con una relazione dal titolo "*ANSV experience in high-mountain accident investigation*".
- La partecipazione, dal 20 al 22 maggio 2014, a Montréal, al "*Loss of Control In-Flight (LOC-I) Symposium*" promosso dall'ICAO.
- La partecipazione, dal 15 al 17 settembre 2014, a Farnborough (UK), presso l'UK AAIB<sup>12</sup>, di un funzionario ANSV, in veste di docente, al corso organizzato dall'ENCASIA

---

<sup>8</sup> Per le competenze dell'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), che rappresenta l'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile dell'Unione europea, si veda l'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010.

<sup>9</sup> L'organizzazione e le competenze dell'EASA (European Aviation Safety Agency) sono definite dagli artt. 17 ss. del regolamento CE n. 216/2008.

<sup>10</sup> ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

<sup>11</sup> L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

<sup>12</sup> L'AAIB (Air Accidents Investigation Branch) è l'organismo investigativo del Regno Unito.

denominato “*Peer Review Training*”. Gli argomenti trattati dal funzionario dell’ANSV sono stati i seguenti: “*Use of peer review data (confidentiality)*” e “*Organisation*”.

Proprio in occasione di una delle riunioni dell’ENCASIA (quella tenutasi a Bruxelles nei giorni 18-19 settembre 2014), durante la quale è stato fatto il punto sull’applicazione del regolamento UE n. 996/2010 e si è iniziato pure a discutere sulle possibili modifiche da apportare al medesimo regolamento, l’ANSV, anche alla luce di esperienze non soltanto italiane, ha auspicato l’introduzione di una norma che vieti espressamente l’utilizzazione, nell’ambito dei procedimenti giudiziari, delle relazioni d’inchiesta predisposte dalle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile, in quanto tali relazioni sono predisposte unicamente per esigenze di prevenzione.

## **6. La comunicazione istituzionale**

Attraverso la comunicazione agli organi di informazione e ai cittadini l’ANSV sta contribuendo alla diffusione della cultura della sicurezza del volo, come riconosciuto da più parti.

Anche nel 2014, l’elevato numero degli accessi al sito web istituzionale ed i numerosi contatti dimostrano che l’ANSV si è ritagliata un ruolo nell’ambito dei media, basato sulla credibilità e sulla scelta di evitare la ricerca eccessiva di visibilità a fronte di eventi drammatici, di notevole impatto mediatico. Rimane infatti consolidato convincimento dell’ANSV che a seguito di incidenti e inconvenienti aerei si debba parlare soltanto sulla base delle evidenze acquisite, senza formulare ipotesi e supposizioni che potrebbero poi essere smentite, come spesso accade, dai fatti emersi in corso d’inchiesta. Tale scelta si impone anche quale forma di rispetto nei confronti delle vittime degli incidenti aerei e dei loro familiari.

La pubblicazione nel sito web delle relazioni d’inchiesta, nonché delle raccomandazioni di sicurezza di interesse maggiormente diffuso, ha incontrato, anche nel 2014, il costante apprezzamento degli operatori, oltre ad aver contribuito alla divulgazione di informazioni utili per lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, in linea, peraltro, con quanto contemplato dal regolamento UE n. 996/2010.

Compatibilmente con le risorse umane e finanziarie disponibili, è intenzione dell’ANSV migliorare il sito web istituzionale, anche per adeguarlo completamente ai nuovi adempimenti imposti per legge.

Nell’ambito della comunicazione istituzionale si colloca anche la partecipazione dell’ANSV, con proprio personale relatore su specifici aspetti, al “*Master universitario di secondo livello in gestione*

*dell'aviazione civile*”, organizzato annualmente dall’Università “La Sapienza” di Roma-Dipartimento di ingegneria meccanica e aerospaziale, congiuntamente con l’ENAC e con l’Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma.

Sul finire del 2014, l’ANSV ha contattato alcuni Ordini regionali dei giornalisti, fornendo la propria disponibilità a tenere – nell’ambito delle iniziative organizzate su base regionale per la formazione permanente dei giornalisti stessi – dei seminari finalizzati ad incrementare la cultura aeronautica e quella della sicurezza del volo. L’iniziativa è stata favorevolmente accolta ed un primo seminario è stato già organizzato a marzo 2015.

# **PARTE SECONDA**

## **L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE**

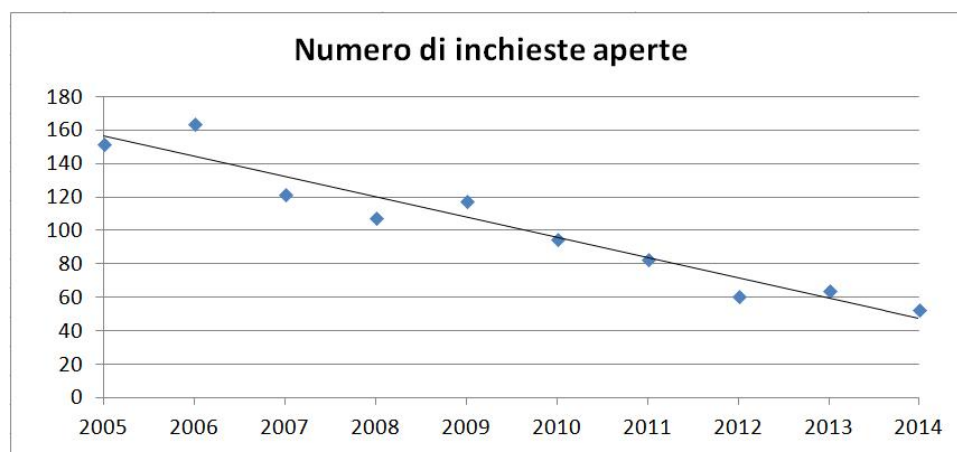
## 1. Dati statistici

### 1.1. Considerazioni introduttive

Nel 2014 sono pervenute all'ANSV 3118 segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo, cifra che è sostanzialmente in linea con quella del 2013.

Questa considerevole mole di segnalazioni è il risultato, prevalentemente, dell'attività di sensibilizzazione sempre più capillare svolta dall'ANSV nei confronti degli operatori del settore, nonché delle altre istituzioni aeronautiche, anche attraverso la sottoscrizione di appositi accordi. Come già anticipato in altre parti del presente *Rapporto informativo*, una tale mole di dati sta permettendo all'ANSV di svolgere (compatibilmente con le limitate risorse disponibili) approfondimenti su un significativo numero di eventi, che, ancorché non diano luogo alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza per incidente/inconveniente grave, risultano tuttavia di interesse per lo svolgimento dell'attività di prevenzione, soprattutto nel caso di eventi che, in termini di *safety*, presentino connotati di ripetitività o particolarità, come nel caso, ad esempio, delle UPA<sup>13</sup> nel 2013 e delle *runway incursion* nel 2014 (si veda, al riguardo, il successivo paragrafo 5.1.).

La significatività del suddetto dato complessivo è tanto maggiore quando si consideri che, a fronte di ciò, le inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2014 sono invece sensibilmente diminuite, essendo risultate in totale 53 (64 nel 2013).



Si ritiene utile precisare, in ordine ai dati numerici riportati nel presente *Rapporto informativo* e riferiti agli anni passati, che gli stessi possono differire anche sensibilmente da quelli pubblicati nei precedenti *Rapporti*. Tale differenza può derivare sia dalla riclassificazione degli eventi effettuata in

<sup>13</sup> UPA: Unauthorized Penetration of Airspace, penetrazioni non autorizzate in spazi aerei controllati.

una fase successiva delle indagini, sulla base delle ulteriori informazioni acquisite, sia dall'adozione, a partire dal 2006, di un sistema di classificazione degli eventi per tipo di operazione pienamente coerente con la tassonomia ECCAIRS<sup>14</sup> ed ICAO<sup>15</sup>.

I dati forniti nel presente *Rapporto informativo* sono dati assoluti (che comunque rimangono di estremo interesse per la sicurezza del volo), non normalizzati, per mancanza di informazioni incontrovertibili relative al numero delle ore di volo annue riguardanti tutte le tipologie di attività (peraltro va ricordato che le inchieste dell'ANSV non riguardano soltanto eventi occorsi, in Italia, ad aeromobili italiani, ma anche eventi occorsi ad aeromobili stranieri).

## 1.2. Segnalazioni e inchieste

Nel 2014 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 3118 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo di interesse ANSV, di cui 79 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero (che hanno comportato, in 71 casi, l'apertura di una inchiesta di sicurezza da parte del competente organismo investigativo straniero).

A fronte di tali segnalazioni, l'ANSV ha aperto 53 inchieste di sicurezza ed ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 inchieste condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. Delle 71 inchieste di cui sopra, 28 riguardavano eventi occorsi ad aeromobili assimilabili a quelli che, in Italia, rientrano nella categoria degli *apparecchi per il volo da diporto o sportivo* (ultraleggeri, deltaplani, ecc.).

**Inchieste aperte dall'ANSV o in cui ci siano suoi rappresentanti**

	<b>Incidenti</b>	<b>Inconvenienti Gravi</b>	<b>Totale</b>
<b>Inchieste ANSV</b>	44	9	<b>53</b>
<b>Rappresentanti ANSV in inchieste condotte da organismi stranieri</b>	18	12	<b>30</b>
<b>Totale</b>	62	21	<b>83</b>

Nello specifico, delle 53 inchieste aperte dall'ANSV:

- 33 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (25 incidenti e 8 inconvenienti gravi);
- 7 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (7 incidenti e nessun inconveniente grave);
- 13 riguardano eventi in cui sono stati coinvolti alianti (12 incidenti ed 1 inconveniente grave).

<sup>14</sup> ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System.

<sup>15</sup> ICAO: International Civil Aviation Organization.

**Inchieste aperte dall'ANSV suddivise per tipologia di aeromobile**

Aeromobile	Incidenti	Inconvenienti gravi	Totali
<b>Velivolo</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>33</b>
<b>Elicottero</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Aliante</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>
<b>Totale</b>	<b>44</b>	<b>9</b>	<b>53</b>

Le tabelle che seguono riportano la suddivisione degli eventi oggetto di inchiesta per tipo di aeromobile e di operazione di volo.

Al fine di una migliore comprensione dei dati numerici presentati si ritiene necessario precisare quanto segue:

- nelle operazioni di volo commerciale sono comprese le operazioni di trasporto pubblico passeggeri e merci (linea e charter), aerotaxi, Emergency Medical Service (EMS) e *off-shore*;
- il lavoro aereo (commerciale o non) include operazioni quali l'attività anti-incendio boschivo (AIB), il trasporto di materiali al gancio, la ricerca e soccorso (SAR), lo spargimento sostanze, la fotografia aerea, la pubblicità aerea, il traino alianti ed il lancio paracadutisti;
- l'aviazione generale comprende l'attività delle scuole di volo, quella turistico-sportiva e attività varie, quali voli prova e sperimentali, voli dimostrativi e quelli svolti nell'ambito di competizioni o manifestazioni aeree.

**Incidenti ed inconvenienti gravi occorsi in Italia nel 2014**

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		Tot.
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
<b>Velivoli</b>	3	5	3	-	19	3	<b>33</b>
<b>Elicotteri</b>	2	-	1	-	4	-	<b>7</b>
<b>Alianti</b>	-	-	-	-	12	1	<b>13</b>
	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>35</b>	<b>4</b>	<b>53</b>

**Incidenti ed inconvenienti gravi di interesse ANSV occorsi all'estero nel 2014\***

	VOLO COMMERCIALE		LAVORO AEREO		AVIAZIONE GENERALE		Tot.
	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	Incidenti	Inconv. gravi	
<b>Velivoli</b>	3	3	1	-	6	1	<b>14</b>
<b>Elicotteri</b>	6	7	1	1	-	-	<b>15</b>
<b>Alianti</b>	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>UAV**</b>	-	-	1	-	-	-	<b>1</b>
	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>30</b>

\* In questi eventi l'ANSV ha accreditato un proprio rappresentante.

\*\* UAV (Unmanned Aerial Vehicle) o RPA (Remotely Piloted Aircraft, aeromobile a pilotaggio remoto).

Nel 2014 le vittime di incidenti aerei occorsi sul territorio italiano sono state 20. La successiva tabella riporta il confronto con gli anni precedenti.

**Vittime di incidenti aerei occorsi in Italia**

Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001*	123	21	3	<b>147</b>
2002	3	33	1	<b>37</b>
2003	8	18	5	<b>31</b>
2004	6	14	0	<b>20</b>
2005**	25	20	2	<b>47</b>
2006	3	26	3	<b>32</b>
2007	4	19	4	<b>27</b>
2008	0	22	1	<b>23</b>
2009	6	14	2	<b>22</b>
2010	0	13	0	<b>13</b>
2011	1	15	5	<b>21</b>
2012	1	2	4	<b>7</b>
2013	0	8	0	<b>8</b>
2014	0	20	0	<b>20</b>

\* 118 vittime nell'incidente occorso l'8 ottobre sull'aeroporto di Milano Linate.

\*\* 16 vittime nell'incidente occorso il 6 agosto al largo di Palermo.

La successiva tabella riporta, invece, il numero di incidenti aerei mortali distinti per settore di attività.

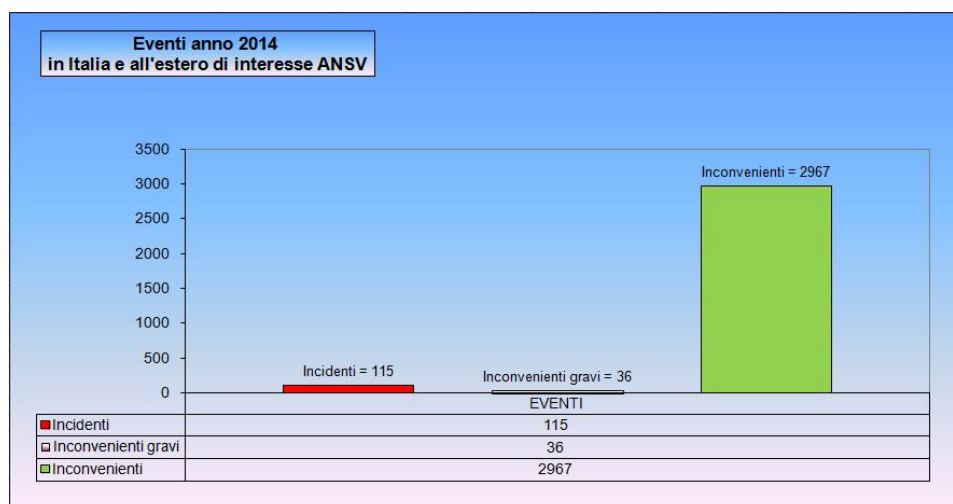


**Incidenti aerei mortali per settore di attività**

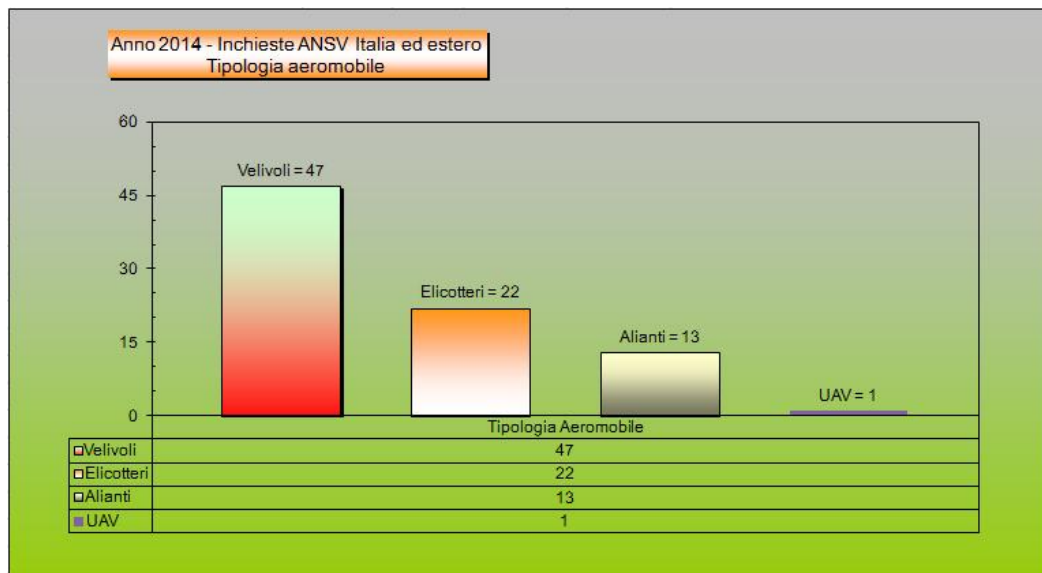
Anno	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Lavoro aereo	TOTALE
2001	2	10	2	<b>14</b>
2002	1	22	1	<b>24</b>
2003	2	11	2	<b>15</b>
2004	1	10	0	<b>11</b>
2005	3	11	1	<b>15</b>
2006	1	14	2	<b>17</b>
2007	1	10	3	<b>14</b>
2008	0	12	1	<b>13</b>
2009	2	9	1	<b>12</b>
2010	0	6	0	<b>6</b>
2011	1	9	4	<b>14</b>
2012	1	2	2	<b>5</b>
2013	0	4	0	<b>4</b>
2014	0	11	0	<b>11</b>

Dai dati su esposti emerge che nel 2014 si è registrato un sensibile incremento sia del numero di incidenti mortali (11 contro i 4 del 2013), sia del numero di persone decedute in incidenti aerei (20 contro le 8 del 2013).

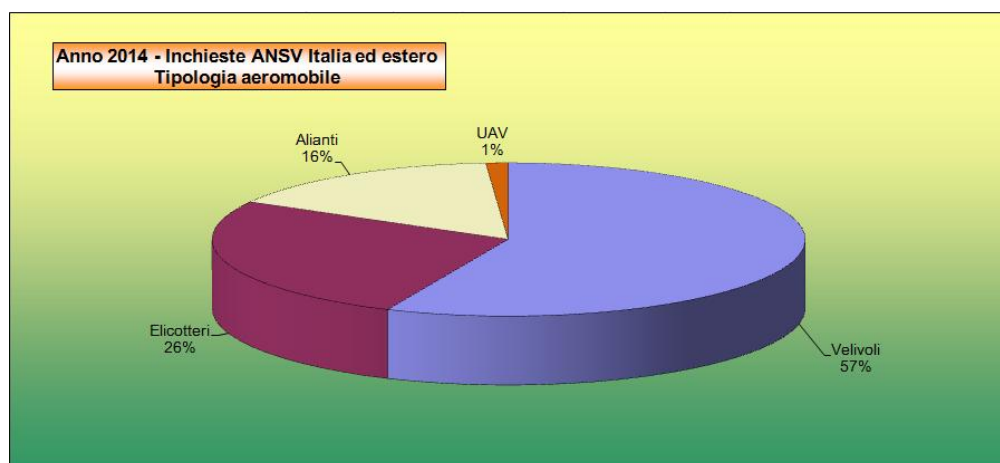
Tutti gli incidenti mortali sono concentrati nell'ambito del comparto aviazione generale e più in particolare nell'ambito dell'aviazione turistico-sportiva.

**Anno 2014: eventi segnalati all'ANSV**

**Anno 2014: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise per tipologia di aeromobile**



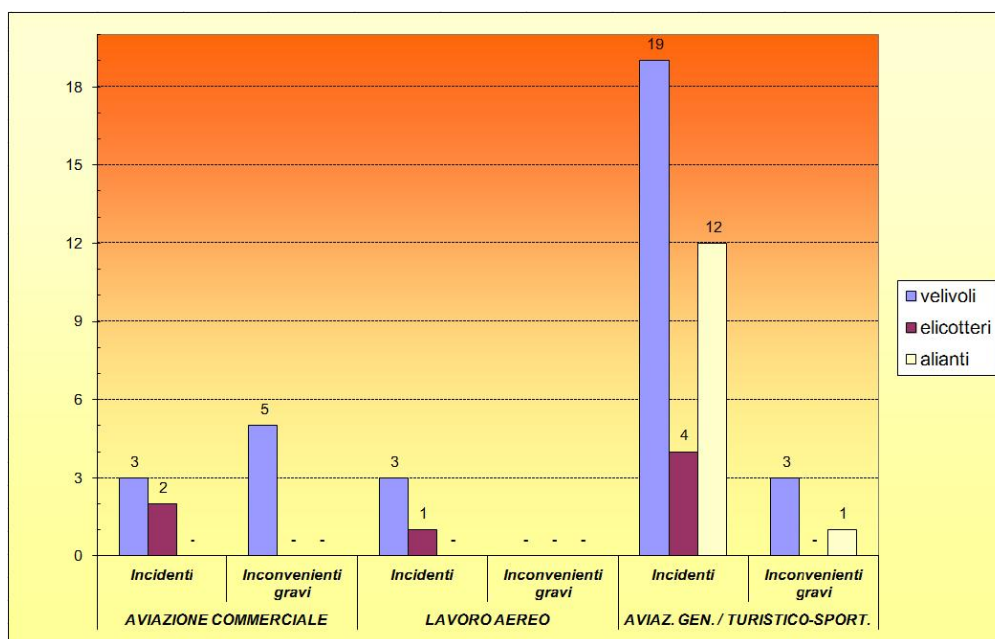
**Anno 2014: inchieste aperte dall'ANSV o dove l'ANSV è presente con un proprio rappresentante, suddivise, in centili, per tipologia di aeromobile**



Nel positivo contesto generale di una diminuzione del numero complessivo di inchieste aperte, i dati del 2014 continuano ad evidenziare significative criticità nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva. Anche nel 2014, infatti, il maggior numero di inchieste di sicurezza aperte dall'ANSV (prevalentemente per incidenti) ha riguardato proprio il settore in questione, dove peraltro c'è da registrare un incremento di incidenti nel comparto volo a vela (12 incidenti nel 2014 contro gli 8 del 2013).

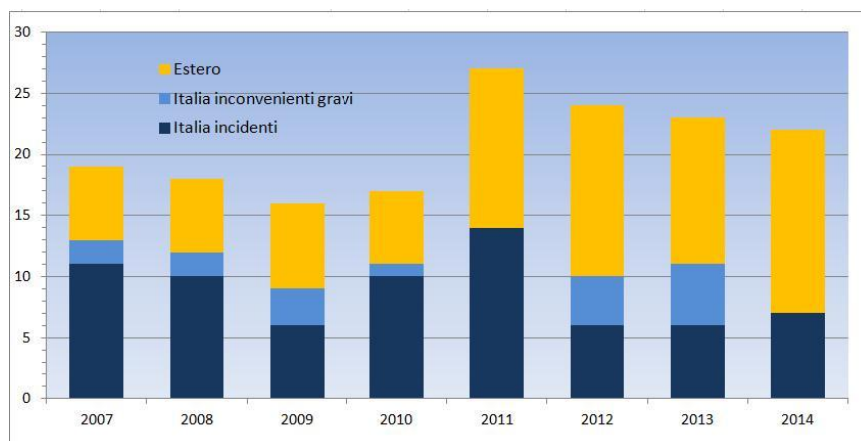
Sostanzialmente stabili gli incidenti/inconvenienti gravi relativi all'aviazione commerciale ed al lavoro aereo.

#### Inchieste aperte dall'ANSV nel 2014 suddivise per settore operativo

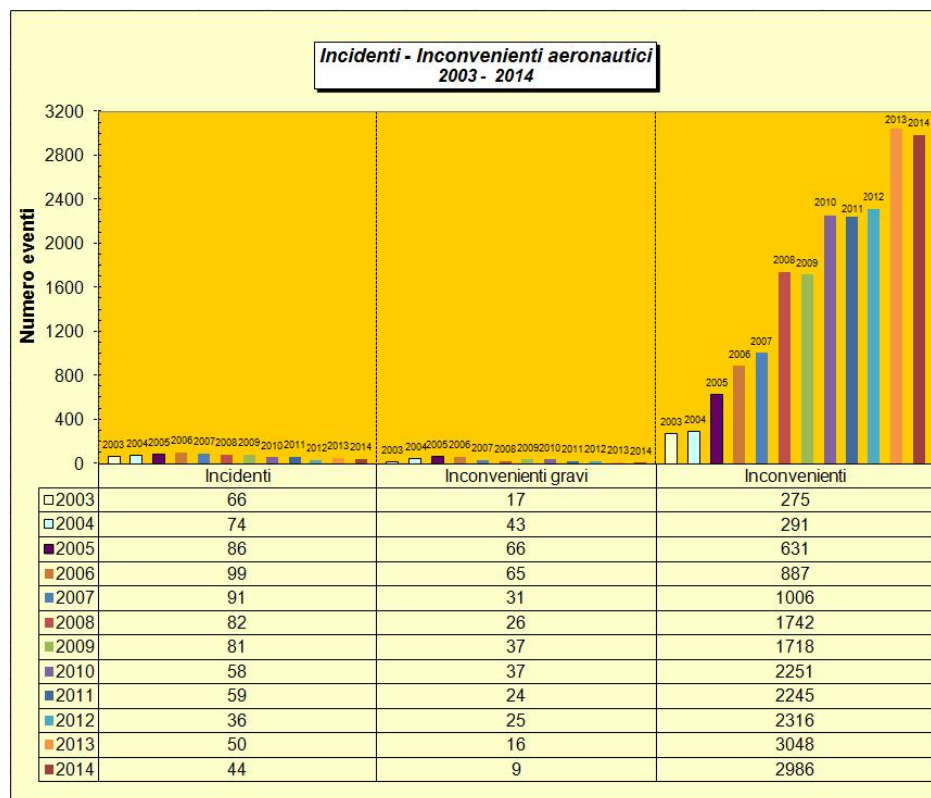


Nel 2014 si è confermato l'elevato impegno dell'ANSV nel settore elicotteristico, anche in considerazione del coinvolgimento, in eventi occorsi all'estero, di elicotteri di interesse italiano (principalmente di costruzione italiana) e per i quali l'ANSV ha accreditato propri investigatori nelle inchieste di competenza degli organismi investigativi stranieri

#### Distribuzione nel periodo 2007-2014 di eventi di interesse ANSV relativi al settore elicotteristico



### Confronto degli eventi riportati all'ANSV (senza estero) nel periodo 2003-2014



Nel corso del 2014 l'ANSV ha completato 16 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza.

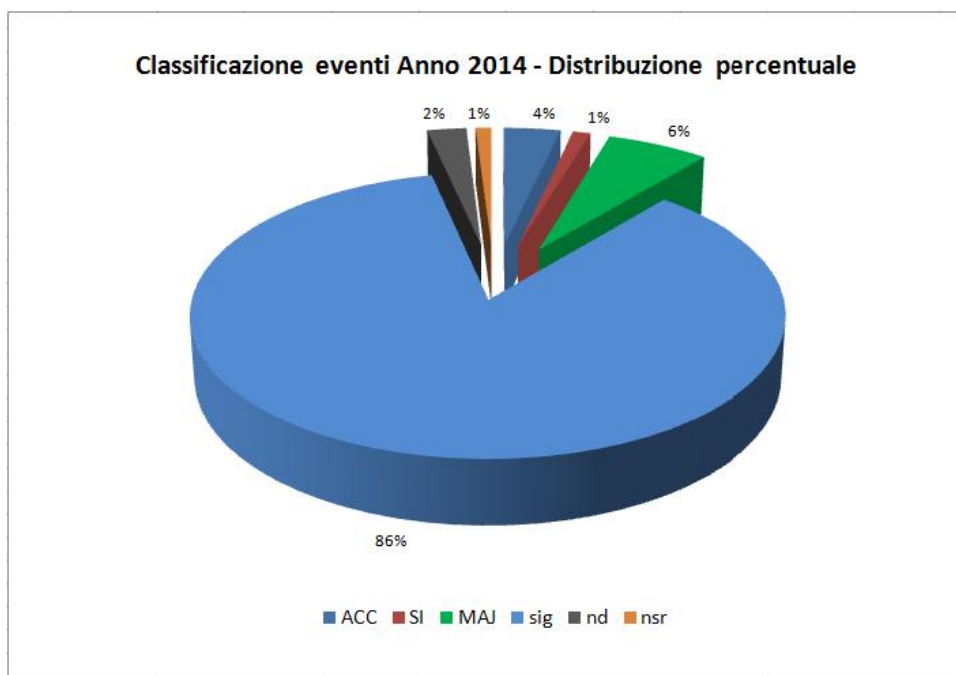
### 1.3. La tipologia degli eventi segnalati

Sulla base del sistema di classificazione introdotto dall'ANSV a partire dalla seconda metà del 2010 ed andato a regime nel 2011, gli eventi segnalati nel corso dell'anno sono stati suddivisi nelle 6 seguenti Classi in funzione della loro gravità o del livello di attenzione:

- *Accident* (ACC);
- *Serious Incident* (SI);
- *Major Incident* (MAJ);
- *Significant Incident* (SIG);
- *Not Safety Related* (NSR);
- *Not Determined* (ND)<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Con le sigle ACC e SI si identificano quegli eventi che, sulla base dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e del regolamento UE n. 996/2010, siano rispettivamente classificabili come incidenti e inconvenienti gravi.

L'elaborazione statistica dei 3229 eventi acquisiti nel 2014, comprensivi anche di eventi non di competenza ANSV (denominati "ND") o non correlati a problematiche di *safety* (denominati "NSR"), ha portato alla seguente distribuzione fra le su citate Classi.



Il sistema di classificazione introdotto dall'ANSV, in accordo alla tassonomia ECCAIRS, prevede l'assegnazione di ogni singolo evento ad una specifica Categoria fra quelle contemplate all'interno dei seguenti Gruppi:

Con la sigla MAJ si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, siano da considerarsi molto prossime a quelle dell'ACC o del SI, anche se l'evento non possieda i requisiti previsti per la classificazione come ACC o SI. In particolare, la sigla MAJ identifica quegli inconvenienti dove la sicurezza dell'aeromobile abbia rischiato di essere compromessa. L'attribuzione di una tale classificazione comporta comunque l'apertura di un fascicolo e l'acquisizione di ulteriori informazioni. L'eventuale apertura di una inchiesta sarà subordinata al livello di attenzione attribuito sulla base delle informazioni acquisite ed alla conseguente riclassificazione dell'evento.

Con la sigla SIG si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, siano da considerarsi tali che si sarebbe potuto verificare un ACC, un SI o un MAJ qualora il rischio generato non fosse stato inibito con l'applicazione delle normali procedure di sicurezza. La classificazione di un evento come SIG non comporta l'apertura di un fascicolo e quindi l'evento può essere archiviato direttamente, fatte salve eventuali diverse decisioni derivanti da specifiche valutazioni soggettive.

Con la sigla NSR si identificano quegli eventi la cui entità e la cui gravità, valutate singolarmente e sulla base dell'esperienza ANSV, non risultino correlabili alla sicurezza delle operazioni di volo (*safety*). La classificazione di un evento come NSR non comporta l'apertura di un fascicolo e quindi l'evento può essere archiviato direttamente, fatte salve eventuali diverse decisioni derivanti da specifiche valutazioni soggettive.

Con la sigla ND si identificano quegli eventi che, presi singolarmente, siano tali da non rientrare nella competenza dell'ANSV (ad esempio, eventi riguardanti aeromobili di Stato) o siano tali da non poter essere processati (ad esempio, per l'impossibilità di identificare l'evento). La classificazione di un evento come ND non comporta l'apertura di un fascicolo e quindi l'evento può essere archiviato direttamente, fatte salve eventuali diverse decisioni derivanti da specifiche valutazioni soggettive.

- *Takeoff, Landing and Ground Operation;*
- *Airborne;*
- *Weather;*
- *Aircraft;*
- *Miscellaneous;*
- *Non-aircraft-related.*

Le risultanze in termini numerici e percentuali del processo di classificazione sono riassunte nella successiva tabella.

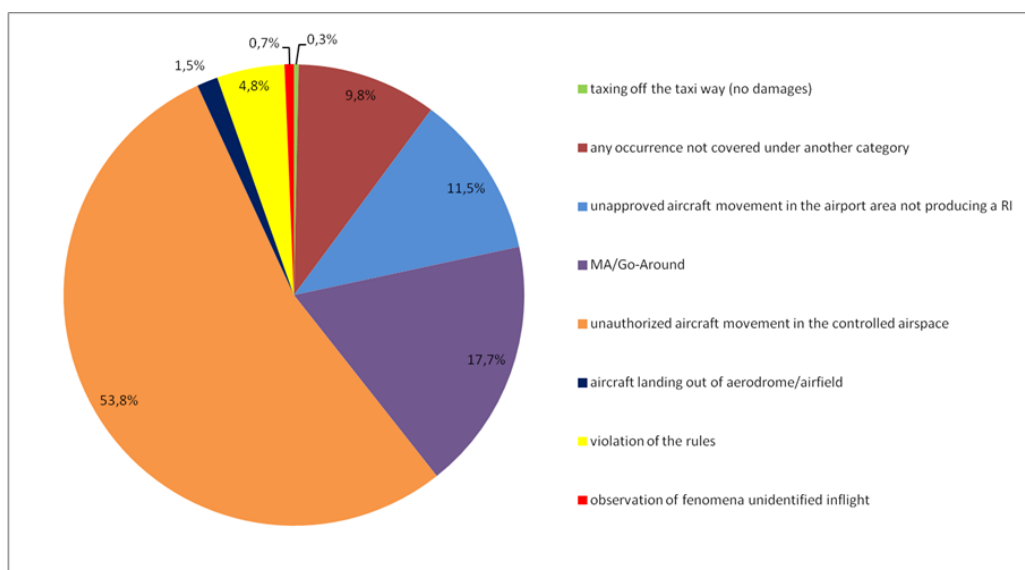
Da segnalare, in particolare, nella tabella in questione, l'incremento degli eventi classificati come CFIT (Controlled Flight Into or Toward Terrain), che sono passati dai 7 del 2013 ai 26 del 2014.

In linea generale l'andamento degli eventi rispecchia, comunque, la situazione rilevata nell'anno precedente in merito alla suddivisione nelle varie categorie.

Anche nel 2014 è continuato il *trend* in aumento della categoria SEC (Security Related), dove si sono registrate 1189 segnalazioni, sostanzialmente tutte inerenti episodi di illuminazione laser, a conferma delle dimensioni preoccupanti che ormai ha acquisito tale fenomeno.

Distribuzione per Gruppi e Categorie delle segnalazioni di eventi aeronautici pervenute nell'anno 2014									
	Categoria		N° di eventi		%		Variazione % su 2013		
<i>Takeoff, Landing and Ground Operation</i>	<b>ARC</b>	Abnormal Runway Contact	214	69	6,63%	2.14%	13,37%	15,00%	
	<b>EVAC</b>	Evacuation		0				0,00%	---
	<b>F-POST</b>	Fire/Smoke (Post Impact)		0				0,00%	---
	<b>RAMP</b>	Ground Handling		16				0,50%	0%
	<b>GCOL</b>	Ground Collision		6				0,19%	100,00%
	<b>LOC-G</b>	Loss of Control-Ground		5				0,15%	66,67%
	<b>RE</b>	Runway Excursion		15				0,46%	25,00%
	<b>RI-A</b>	Runway Incursion-Animal		7				0,22%	-70,83%
	<b>RI-VAP</b>	Runway Incursion- Vehicle, Aircraft or Person		89 <sup>17</sup>				2,76%	-29,92%
	<b>USOS</b>	Undershoot/Overshoot		2				0,06%	N/A
<i>Airborne</i>	<b>CTOL</b>	Collision with Obstacles during Takeoff/Landing	5	0,15%	66,67%				
	<b>AMAN</b>	Abrupt/Maneuver	578	498	17,9%	15,42%	-3,34%	-9,45%	
	<b>CFIT</b>	Controlled Flight Into or Toward Terrain		26				0,81%	271,43%
	<b>FUEL</b>	Fuel Related		17				0,53%	6,25%
	<b>LOC-I</b>	Loss of Control-In Flight		17				0,53%	6,25%
	<b>LALT</b>	Low Altitude Operations		10				0,31%	100,00%
	<b>MAC</b>	Midair/Near Midair Collision		3				0,09%	200,00%
	<b>LOLI</b>	Loss of Lifting Conditions en Route		5				0,15%	66,67%
<b>UIMC</b>	Unintended Flight in IMC	2		0,06%				N/A	
<i>Weather</i>	<b>ICE</b>	Icing	21	0	0,65%	0,00%	27,58%	-100,00%	
	<b>TURB</b>	Turbulence		4				0,12%	33,33%
	<b>WSTRW</b>	Windshear or Thunderstorms		17				0,53%	-32,00%
<i>Aircraft</i>	<b>F-NI</b>	Fire/Smoke (Non-Impact)	243	7	7,53%	0,22%	-1,62%	-61,11%	
	<b>SCF-NP</b>	System Component Failure or Malfunction (Non- Powerplant)		198				6,13%	7,03%
	<b>SCF-PP</b>	System Component Failure or Malfunction (Powerplant)		38				1,18%	-15,56%
<i>Miscellaneous</i>	<b>CABIN</b>	Cabin Safety Events	1923	32	59,55%	0,99%	7,73%	-13,51%	
	<b>OTHR</b>	Other		610				18,89%	-12,23%
	<b>SEC</b>	Security Related		1189				36,82%	34,35%
	<b>UNK</b>	Unknown or Undetermined		39				1,21%	5,41%
	<b>BIRDK</b>	Birdstrike		51				1,58%	-60,47%
	<b>EXTL</b>	External Load		2				0,06%	---
<i>Non-aircraft- related</i>	<b>ADRM</b>	Aerodrome	250	49	7,74%	1,52%	-6,01%	-36,36%	
	<b>ATM</b>	ATM/CNS		201				6,22%	6,91%

<sup>17</sup> Un evento segnalato all'ANSV è occorso, all'estero, ad un aeromobile di costruzione italiana.

**Distribuzione percentuale delle tipologie di eventi riferite alla categoria “Miscellaneous-Othr”**

Come già segnalato in passato, la distribuzione tra le diverse categorie di eventi cambia però radicalmente quando si considerino esclusivamente gli incidenti e gli inconvenienti gravi che, occorsi in Italia o all'estero, abbiano comportato l'apertura di un'inchiesta di sicurezza. Lo schema riepilogativo riferito a questi soli dati è riportato nella tabella sottostante.

	Italia ACC		Italia + estero ACC		Italia + estero ACC+SI	
ARC	7	15,91%	17	18,28%	19	15,32%
EVAC	---	---	---	---	---	---
F-POST	---	---	---	---	---	---
RAMP	2	4,55%	2	2,15%	2	1,61%
GCOL	2	4,55%	3	3,23%	3	2,42%
LOC-G	2	4,55%	3	3,23%	3	2,42%
RE	6	13,64%	7	7,53%	9	7,26%
RI-A	---	---	---	---	---	---
RI-VAP	---	---	---	---	3	2,42%
USOS	---	---	1	1,08%	2	1,61%
CTOL	---	---	2	2,15%	2	1,61%
AMAN	---	---	---	---	2	1,61%
CFIT	5	11,36%	14	15,05%	14	11,29%
FUEL	1	2,27%	2	2,15%	2	1,61%
LOC-I	7	15,91%	13	13,98%	16	12,90%
LALT	2	4,55%	6	6,45%	8	6,45%
MAC	---	---	---	---	---	---
LOLI	2	4,55%	3	3,23%	3	2,42%
UIMC	---	---	---	---	---	---
ICE	---	---	---	---	---	---
TURB	1	2,27%	1	1,08%	1	0,81%
WSTRW	---	---	---	---	1	0,81%
F-NI	---	---	---	---	3	2,42%
SCF-NP	1	2,27%	7	7,53%	16	12,90%
SCF-PP	1	2,27%	3	3,23%	5	4,03%
CABIN	---	---	---	---	---	---
OTHR	4	9,09%	7	7,53%	8	6,45%
SEC	---	---	---	---	---	---
UNK	1	2,27%	2	2,15%	2	1,61%
BIRD	---	---	---	---	---	---
EXTL	---	---	---	---	---	---
ADRM	---	---	---	---	---	---
ATM	---	---	---	---	---	---



Con riferimento all'anno precedente, la categoria ARC riduce il suo peso statistico, mentre gli eventi classificati nelle categorie CFIT, LOC-I e SCF-NP assumono una percentuale degna di nota.

## **2. Inchieste estere**

Come già evidenziato, l'ANSV, nel 2014, ha accreditato propri investigatori in 30 delle 71 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri per eventi occorsi nel loro territorio, che abbiano coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani, privilegiando la presenza in quelle inchieste di maggior interesse in un'ottica di prevenzione.

Stante la gravissima criticità dell'organico investigativo, l'ANSV, tendenzialmente, non ha accreditato propri investigatori in inchieste relative ad eventi in cui siano stati coinvolti aeromobili assimilabili a quelli che, in Italia, rientrano nella categoria degli *apparecchi per il volo da diporto o sportivo*.

Si segnalano, di seguito, le inchieste di maggior interesse in cui l'ANSV ha accreditato propri tecnici investigatori.

### ***Incidente occorso il 20 febbraio 2014, in Australia, al velivolo ATR 72 marche di identificazione VH-FVR.***

Il giorno 20 febbraio 2014, l'ATR 72-600 marche di identificazione VH-FVR, operante un volo da Canberra a Sidney, ha incontrato una zona di aria instabile, che ha portato l'aeromobile ad assumere assetti *nose up* e *nose down* non comandati, con conseguenti variazioni di velocità, con autopilota inserito. Durante tale fase del volo, improvvisamente, stando a quanto riportato dall'equipaggio di condotta, l'aeromobile è stato sottoposto ad una forte accelerazione verticale, che ha suscitato istintivamente l'azione sui comandi di entrambi i membri dell'equipaggio. Durante questa fase del volo una delle assistenti di volo riportava alcune ferite ad una gamba.

L'equipaggio ha quindi verificato la manovrabilità del velivolo ed ha proceduto alla applicazione della procedura relativa al "*pitch disconnect warning*" accesosi in cabina durante l'evento. Lo stesso equipaggio è stato poi messo a conoscenza che uno degli assistenti di volo aveva riportato ferite.

Dopo l'atterraggio l'equipaggio ha riportato il "*pitch disconnect*" e una "*moderate turbulence*" sul quaderno tecnico di bordo, mentre la manutenzione ha effettuato i controlli previsti dal manuale di manutenzione dell'aeromobile in riferimento a tali eventi.



**Parte dei danneggiamenti strutturali riscontrati sul VH-FVR.**

Dopo il rilascio dell'aeromobile da parte del personale tecnico, l'aeromobile ha effettuato altre 13 tratte ed è stato nuovamente ispezionato per sospetto *bird strike* sui piani di coda. Durante tali ispezioni, sono stati riscontrati numerosi danneggiamenti strutturali nella zona relativa alla connessione tra deriva e stabilizzatore, ma nessun segno di impatto con uccelli.

L'inchiesta di sicurezza condotta dall'organismo investigativo australiano (ATSB) ha visto il coinvolgimento, in un secondo momento, dell'ANSV, in quanto le analisi strutturali su deriva e stabilizzatore sono state programmate dal costruttore dell'aeromobile (ATR) presso il fornitore di tali elementi strutturali (Alenia).

Le analisi tecniche sulle parti sono state programmate per il mese di marzo del 2015, in Italia, al fine di valutare nel complesso i danneggiamenti riscontrati, verificare la resistenza residua e cercare di stabilire quale sia stato il danno originale dovuto alla turbolenza e quale quello aggiuntivo inerente le 13 tratte effettuate successivamente all'evento. I componenti in questione sono costruiti in materiale composito e studi di questo tipo risultano essere più difficoltosi rispetto a quelli su materiali tradizionali (leghe metalliche ad esempio).

Si sta cercando inoltre di valutare quanto l'effetto asimmetrico sugli attacchi dello stabilizzatore alla deriva, dovuto all'azionamento del sistema "*pitch disconnect*", abbia potuto contribuire al danneggiamento emerso.

***Incidente occorso il 13 marzo 2014, vicino a Gillingham Hall, Norfolk (UK), all'elicottero AW139 marche di identificazione G-LBAL.***

L'incidente si è verificato nel corso di un volo di trasferimento da una elisuperficie privata sita a Gillingham Hall ad un aeroporto. Il decollo, originariamente previsto per le ore 18.30', era successivamente avvenuto intorno alle 19.20', quando nell'area interessata dall'evento era ormai calato il buio e scesa una densa nebbia, con una visibilità non superiore a qualche decina di metri.

L'elicottero, a bordo del quale erano quattro persone (due membri di equipaggio e due passeggeri), tutte decedute nell'incidente, ha impattato il suolo ad una distanza di circa 420 m dall'area di decollo.

Sulla base dei dati ricavati dal registratore di volo, emerge che poco prima dell'impatto l'elicottero aveva un assetto a picchiare di 25°, una *radio altitude* di 82 piedi AGL<sup>18</sup>, una velocità al suolo di 90 nodi ed un rateo di discesa, in aumento, di 2400 piedi/minuto.

L'elicottero, a seguito dell'impatto, è andato distrutto. Il comandante aveva circa 2320 ore di volo, di cui circa 580 sul tipo.

L'inchiesta di sicurezza, condotta dall'UK AAIB (Air Accident Investigation Branch), sta focalizzando l'attenzione su più aspetti di interesse, tra cui quelli operativi correlati all'attività di volo in condizioni di visibilità degradata.



**Immagini del relitto dell'AW139 marche G-LBAL.**

<sup>18</sup> AGL: Above Ground Level.

***Inconveniente grave occorso il 27 marzo 2014, a Dubai, al velivolo A380 marche di identificazione VH-OQL.***

Il 27 marzo 2014, mentre stava effettuando il volo Dubai-Londra Heathrow, l'Airbus A380 marche di identificazione VH-OQL veniva interessato da un "in flight shut down" del motore numero 3 mentre era in salita a circa 2000 piedi.



**L'A380 marche di identificazione VH-OQL.**

Raggiunti i 6000 piedi, l'equipaggio applicava la procedura per il riavvio del motore, senza successo. L'aeromobile effettuava quindi un atterraggio precauzionale a Dubai senza ulteriori conseguenze ed il competente organismo investigativo apriva l'inchiesta di sicurezza. Sono quindi state pianificate due campagne di analisi sul motore, di cui la seconda in Italia, presso gli stabilimenti della Avio Aero (produttrice di un componente del motore). Conseguentemente è stato chiesto all'ANSV di accreditare nell'inchiesta citata un proprio tecnico investigatore.

Le analisi sono ancora in corso per identificare la catena degli eventi la cui conseguenza ha determinato il citato "in flight shut down".

***Incidente occorso il 24 aprile 2014, in località Lake Conroe, Texas (USA), ad un elicottero APR Shadowhawk.***

In data 11 giugno 2014 l'autorità investigativa statunitense per la sicurezza dei trasporti (NTSB, National Transportation Safety Board) notificava all'ANSV l'accadimento di un incidente occorso ad uno *small unmanned helicopter* durante un volo di addestramento.

In particolare, a seguito della delaminazione di una pala del rotore principale, l'elicottero precipitava in un lago, venendo recuperato una trentina di giorni dopo.

I componenti dell'elicottero APR venivano portati nei laboratori del NTSB per le analisi ritenute utili a fini di prevenzione.



**Esemplare di elicottero APR del tipo oggetto dell'inchiesta del NTSB.**

A conclusione di una prima serie di accertamenti, l'autorità statunitense contattava l'ANSV, rappresentando la necessità di poter acquisire presso il costruttore delle pale (un'azienda italiana) informazioni tecniche specifiche, precisando, tra l'altro, che, cercando su internet, la suddetta azienda risultava essere «a hobby company».

Conseguentemente, veniva chiesto all'ANSV di accertare l'effettiva provenienza delle pale in questione e di acquisire, presso l'azienda produttrice delle stesse, una serie di informazioni tecniche ed organizzative necessarie alla prosecuzione degli approfondimenti in corso.

L'ANSV, dopo aver a sua volta assunto informazioni che confermavano le indicazioni di massima fornite dal NTSB in ordine all'azienda produttrice delle pale, prendeva contatto con la stessa, la quale, pur essendo in effetti specializzata nella realizzazione di prodotti ad uso aeromodellistico, forniva, con tempestività, le informazioni necessarie al NTSB per gli approfondimenti di competenza.

***Incidente occorso il 17 luglio 2014, vicino a Hrabove (Ucraina), al velivolo B777-200 marche di identificazione 9M-MRD.***

Su indicazione del Ministero degli affari esteri, un tecnico investigatore dell'ANSV ha partecipato, in virtù di quanto consentito dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile

internazionale, all'inchiesta di sicurezza inerente l'incidente occorso in Ucraina al B777-200 marche 9M-MRD operato dalla compagnia aerea Malaysia Airlines. A bordo del velivolo, che stava effettuando un volo di linea dall'aeroporto internazionale di Amsterdam Schipol all'aeroporto internazionale di Kuala Lumpur, erano presenti 15 membri di equipaggio e 283 passeggeri, tutti deceduti nell'incidente.

L'evento è occorso mentre il B777 stava sorvolando un'area in prossimità del villaggio di Hrabove, nell'Est dell'Ucraina, dove, alla data dell'incidente, era in corso un conflitto armato tra le Forze armate ucraine e gruppi armati separatisti. Parti dell'aeromobile precipitavano in un'area controllata dai suddetti gruppi armati.

Il 23 luglio 2014 lo svolgimento dell'inchiesta di sicurezza inerente l'incidente in questione veniva delegato, da parte del competente organismo investigativo ucraino (NBAAI), al DSB (Dutch Safety Board), che conseguentemente assumeva il coordinamento dell'inchiesta stessa. L'investigatore dell'ANSV si è recato a Kiev per dare un supporto nelle prime fasi dell'inchiesta in questione.



**Foto di parti del relitto del B777 marche 9M-MRD tratte dal *Preliminary Report* pubblicato dal DSB, al quale si rimanda per le fonti delle foto in questione e per le evidenze acquisite in corso di inchiesta.**

Il DSB, come precisato nel *Preliminary Report* che ha pubblicato, è stato assistito da esperti messi a disposizione dai seguenti organismi investigativi: ATSB (Australia), BEA (Francia), BFU (Germania), NTSC (Indonesia), ANSV (Italia), DCA (Malesia), Federal Air Transport Agency (Federazione Russa), Interstate Aviation Committee (Comunità di Stati Indipendenti), NBAAI (Ucraina), AAIB (UK), NTSB (USA). Supporto è stato fornito anche dall'EASA (European Aviation Safety Agency).

Il citato *Preliminary Report*, nella sua parte conclusiva, evidenzia quanto segue: il fatto che parti dell'aereo siano state rivenute distribuite in un'ampia area indica che l'aereo si è frammentato mentre era in volo; le evidenze acquisite alla data del *Preliminary Report* non rivelano l'insorgenza a bordo di problematiche tecniche o operative prima della fine delle registrazioni del FDR (Flight Data Recorder) e del CVR (Cockpit Voice Recorder); i danni osservati su alcune parti del velivolo

parrebbero indicare che all'interno dello stesso siano penetrati, provenienti dall'esterno, numerosi oggetti caratterizzati da una elevata energia.

***Incidente occorso il 2 settembre 2014, in Messico, all'elicottero AW109SP marche di identificazione XC-ALM.***

L'elicottero AW109SP marche di identificazione XC-ALM stava effettuando, il 2 settembre 2014, un volo di trasferimento da Messico City a Toluca, con due persone a bordo. Alle ore 18.25' locali veniva dichiarato disperso in un'area in cui imperversava un violento temporale. A seguito del ritrovamento del relitto con a bordo le due persone decedute, l'ANSV veniva accreditata nell'inchiesta avviata dal competente organismo investigativo messicano, in rappresentanza dello Stato di progettazione e costruzione dell'elicottero coinvolto.



**Il relitto dell' AW109SP marche di identificazione XC-ALM.**

I dati estratti dagli apparati di bordo contenenti una memoria hanno permesso di ricostruire la traiettoria seguita dall'elicottero.

### **3. L'aviazione commerciale**

Diversamente dal 2013, quando l'ANSV si era trovata a gestire, a livello investigativo, ben quattro eventi particolarmente significativi riguardanti l'aviazione commerciale, il 2014 ha presentato un numero di eventi inferiori.

In particolare, per quanto concerne appunto l'aviazione commerciale, i due eventi più significativi sono stati i seguenti.

***Inconveniente grave occorso il 13 agosto 2014, sull'aeroporto di Firenze Peretola, al velivolo A319 marche di identificazione EC-JVE.***

Il giorno 13 agosto 2014, sull'aeroporto di Firenze Peretola, alle ore 08.33 UTC (Universal Time Coordinated, orario universale coordinato), il velivolo A319 marche di identificazione EC-JVE, proveniente da Parigi, con 121 passeggeri a bordo e 6 membri di equipaggio, dopo l'atterraggio avvenuto regolarmente rullava fino al parcheggio assegnato per lo sbarco dei passeggeri.

L'aeromobile si arrestava normalmente allo *stand* n. 106, ma, al momento in cui l'equipaggio inseriva il freno parcheggio, si verificava la fuoriuscita di un getto nebulizzato di fluido idraulico dal ceppo freno della ruota destra del carrello principale destro.

Dopo circa due secondi il fluido idraulico, a contatto con le superfici ad alta temperatura dei freni, si incendiava, con conseguente forte emanazione di fumo bianco.

L'equipaggio, constatando la forte presenza di fumo intorno all'aeromobile, avviava la procedura di evacuazione dei passeggeri, attivando gli scivoli di emergenza.

Le operazioni di evacuazione si svolgevano regolarmente, senza danni alle persone, mentre il personale antincendio provvedeva ad estinguere completamente le fiamme.



**A319 marche EC-JVE: il momento dell'innesco delle fiamme sul carrello principale lato destro.**





L'A319 marche EC-JVE fotografato dopo l'evacuazione dei passeggeri e lo spegnimento delle fiamme che hanno interessato il carrello principale lato destro.

*Incidente occorso il 18 agosto 2014, nei pressi di Corvara (BZ), all'elicottero BK117 marche di identificazione I-AICO.*

Il 18 agosto 2014, l'elicottero BK117-C1 marche di identificazione I-AICO, adibito ad attività HEMS, decollava da Bressanone per la ricerca di un alpinista nella zona del Monte Sassongher. Individuato il citato alpinista, il pilota effettuava una veloce valutazione della orografia del terreno, per poggiarsi in prossimità dello stesso e sbarcare il personale medico (a bordo vi erano 5 persone compreso il pilota).



BK117-C1 marche di identificazione I-AICO.

Il pilota, dopo aver appoggiato uno dei pattini sul pendio montano per consentire, restando in *hovering*, lo sbarco del predetto personale, avvertiva delle vibrazioni sul ciclico, rendendosi contestualmente conto di aver toccato con le pale del rotore principale il prospiciente pendio. Riprendeva subito quota ed iniziava una discesa con basso valore di *torque*, per poi atterrare sul campo base di Corvara, senza ulteriori problemi.

Dopo lo spegnimento sono stati riscontrati alcuni danneggiamenti sulle pale del rotore principale.



**I-AICO: parte dei danneggiamenti strutturali riscontrati sulle pale del rotore principale.**

#### **4. L'aviazione generale**

Nell'ambito dell'aviazione generale la pressoché totalità degli eventi che ha portato ad apertura di una inchiesta di sicurezza per incidente o per inconveniente grave ha visto coinvolti aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva, per i quali si rimanda al successivo paragrafo 4.1.

Si è trattato di un anno particolarmente critico per il settore in questione, caratterizzato da 11 incidenti mortali.

In questa sede pare però opportuno segnalare un incidente, che ha determinato l'apertura della relativa inchiesta di sicurezza, il quale non rientra tra quelli che hanno visto coinvolti aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva.

##### ***Incidente occorso il 27 luglio 2014, in località Lago del Salto (Rieti), all'elicottero AS350 B3 marche di identificazione I-LUPU.***

L'elicottero, adibito allo svolgimento di attività antincendio boschivo per conto della Regione Lazio, stava effettuando un volo non operativo con a bordo il pilota, un operatore tecnico ed un passeggero.

Nel corso del volo l'elicottero si portava sul Lago del Salto, sorvolando, a bassissima quota ed in virata a sinistra, la struttura galleggiante di una scuola di *wakeboard* sita sulla riva del lago.

Durante il sorvolo l'elicottero tranciava con il rotore principale il cavo del dispositivo di traino *wakeboard* sospeso a circa sei metri dalla superficie del lago, per poi proseguire per ulteriori 2800 metri lungo la riva del lago stesso e cercare di atterrare su di un prato vicino alla riva, in una stretta insenatura. Durante l'atterraggio, su prato non in piano, il pilota perdeva il controllo e l'elicottero impattava il terreno con la parte anteriore destra della fusoliera e le pale del rotore principale. Delle tre persone a bordo, due perdevano la vita.



Relitto dell'elicottero AS 350 B3 marche di identificazione I-LUPU.

#### 4.1. L'aviazione turistico-sportiva

In generale, i fattori all'origine degli eventi occorsi nel 2014 agli aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva sono sostanzialmente sempre gli stessi già segnalati dall'ANSV nei precedenti *Rapporti informativi*, a riprova di quanto sia difficile mitigare le criticità, in termini di sicurezza del volo, presenti nel comparto in questione.

Come già precisato in passato, la difficoltà di poter svolgere una efficace azione di prevenzione deriva dal fatto che si è in presenza di un comparto caratterizzato da una realtà umana alquanto eterogenea sotto il profilo organizzativo ed operativo, peraltro non adeguatamente standardizzata in termini di professionalità nell'esercizio delle operazioni di volo.

I fattori ricorrenti all'origine degli eventi occorsi agli aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva si possono così riassumere:

- inadeguata conoscenza delle caratteristiche e delle prestazioni dell'aeromobile;
- inadeguata conoscenza del fenomeno aerodinamico dello stallo, soprattutto in concomitanza con la effettuazione di determinate manovre;

- inadeguata pianificazione del volo, in termini di: verifica delle condizioni meteorologiche esistenti e previste; definizione del peso e del centraggio dell'aeromobile; approfondimento delle caratteristiche orografiche del territorio sorvolato; studio dell'aeroporto/aviosuperficie di destinazione o dell'area di atterraggio; conoscenza della tipologia di spazi aerei interessati dal volo e dei relativi servizi forniti dai competenti enti ATS<sup>19</sup>;
- inosservanza delle regole dell'aria;
- criticità nella formazione dei piloti;
- sopravvalutazione delle proprie capacità di pilotaggio.

Significativo, in tale contesto, il numero di eventi (12 incidenti ed un inconveniente grave) occorsi nel 2014 nel comparto volo a vela, anche a piloti di comprovata esperienza. La maggior parte di questi eventi è avvenuta in fase di atterraggio (su aeroporti o fuori campo), mentre un incidente mortale è avvenuto durante l'esecuzione di manovre acrobatiche. Proprio per quanto concerne gli atterraggi fuori campo, i danneggiamenti agli alianti sono dipesi, prevalentemente, dalla inadeguatezza delle aree prescelte per l'atterraggio.

Le persone decedute sono state complessivamente tre, di cui due nel citato incidente occorso durante l'esecuzione di manovre acrobatiche. In particolare, proprio con riferimento a quest'ultimo incidente, gli approfondimenti condotti in sede di inchiesta hanno fatto emergere una situazione di carenza normativa in campo nazionale relativamente allo svolgimento di attività acrobatica con alianti. Ad oggi, infatti, per la effettuazione di attività acrobatica con alianti non è richiesto il possesso di specifica abilitazione, che sarà necessaria soltanto dopo l'entrata in vigore (differita al 2018 come comunicato all'ANSV dall'ENAC) delle disposizioni inerenti la licenza di aliante contenute nel regolamento UE n. 1178/2011 della Commissione del 3 novembre 2011. Tale criticità ha indotto l'ANSV ad emanare, all'inizio del 2015, una specifica raccomandazione di sicurezza.

Sempre nel 2014 sono anche occorsi due incidenti ad altrettanti velivoli (Xtreme 3000 marche D-EYKS e Pitts Model 12 marche I-WILL) impegnati nella effettuazione di manovre acrobatiche: le persone decedute sono state complessivamente tre (due piloti ed un passeggero). In linea con quanto contemplato dall'art. 5, paragrafo 4, del regolamento UE n. 996/2010, l'ANSV ha ritenuto opportuno aprire comunque l'inchiesta di sicurezza, prevedendo di trarre dall'esame di tali eventi insegnamenti utili sul piano della sicurezza del volo.

---

<sup>19</sup> ATS: Air Traffic Services, servizi del traffico aereo.

Al fine di contribuire alla mitigazione delle predette criticità nel comparto dell'aviazione turistico-sportiva, l'ANSV ha ritenuto opportuno partecipare, portando il proprio contributo di esperienza, alle seguenti due iniziative di particolare interesse:

- 1° Seminario sicurezza volo, organizzato dall'Aeronautica militare, in collaborazione con l'Aero Club d'Italia, sull'aeroporto di Ghedi, il 14 febbraio 2014;
- Meeting nazionale volo a vela, organizzato dall'Aero Club di Pavullo sull'aeroporto di Pavullo nel Frignano, dal 3 al 5 ottobre 2014.



**A sinistra: partecipanti al 1° Seminario S.V. organizzato sull'aeroporto di Ghedi. A destra: la locandina del Meeting nazionale volo a vela tenutosi a Pavullo nel Frignano (MO).**

In particolare, nell'ambito delle due predette iniziative l'ANSV ha illustrato le criticità relative al comparto in questione, che, più di frequente, contribuiscono all'accadimento degli incidenti.

L'ANSV ha inoltre partecipato ad alcune riunioni interenti promosse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proprio per l'analisi delle criticità attinenti la *safety* del comparto in esame.

Tra le inchieste del 2014 che hanno visto coinvolti aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva si segnalano, in particolare, le seguenti.

***Incidente occorso il 4 aprile 2014, in località Monte Casarola (Reggio Emilia), al velivolo PA-30 marche di identificazione N678AL.***

L'incidente, in cui ha perso la vita il pilota (di nazionalità straniera), è occorso durante un volo di trasferimento in Germania. Dopo il decollo dall'aeroporto di Genova, il velivolo impattava contro un costone roccioso ad oltre 1800 metri di quota, in una zona impervia ed inaccessibile. Le

condizioni meteorologiche erano caratterizzate da scarsa visibilità. Il relitto è stato recuperato il 23 maggio 2014.



A sinistra l'area (indicata dalle frecce) di impatto e di ritrovamento del relitto del N678AL; a destra il relitto.

***Incidente occorso il 10 maggio 2014, nei pressi dell'aviosuperficie di Cogliate (MB), al velivolo PS28 SportCruiser marche di identificazione OK-LAU.***

Il 10 maggio 2014 intorno, alle ore 08.00 UTC, precipitava, subito dopo il decollo dall'aviosuperficie di Cogliate (MB), l'aeromobile PS28 SportCruiser marche di identificazione OK-LAU.

L'aeromobile era diretto all'aeroporto di Albenga. L'impatto è risultato fatale per le due persone a bordo.



**Relitto del PS28 SportCruiser marche di identificazione OK-LAU.**

Durante il sopralluogo operativo sono stati prelevati alcuni apparati contenenti memoria non volatile ed il mozzo dell'elica, al fine di effettuarne le dovute analisi. Le operazioni di scarico ed analisi dei dati sono avvenute con successo presso i laboratori dell'ANSV.

Poco dopo il decollo, il pilota tentava di rientrare sull'aviosuperficie di partenza, effettuando un'ampia virata di 180°, ad una quota molto ridotta. Durante tale manovra l'aeromobile stallava, impattando in un campo.



**Primo piano dei danni al bordo d'attacco semiala sinistra dell'OK-LAU.**

L'investigazione, tuttora in corso, ha potuto verificare alcuni importanti elementi tecnici che possono aver contribuito al verificarsi dell'evento, legati soprattutto al peso dell'aeromobile al momento del decollo ed al settaggio del passo dell'elica (non variabile in volo). Lo stato di rinvenimento di quest'ultima (totalmente priva di pale, completamente recise alla radice durante l'impatto) ha richiesto analisi specificatamente coordinate con il relativo costruttore, al fine di identificarne il passo originariamente settato. Anche tali analisi sono state condotte, con successo, presso i laboratori dell'ANSV.



**OK-LAU: controllo passo dell'elica effettuato nei laboratori dell'ANSV.**

L'investigazione sta quindi cercando di analizzare ulteriori dettagli tecnici, nonché la parte relativa al fattore umano inerente, soprattutto, la pianificazione e la gestione del volo.

***Incidente occorso il 9 giugno 2014, nei pressi di Premana (Lecco), al velivolo C172N idro marche di identificazione I-SIPI.***

Il giorno 9 giugno 2014, il velivolo C172N idro marche di identificazione I-SIPI decollava dall'idroscalo di Como per un volo con tre persone a bordo, senza piano di volo. Decollato intorno alle ore 09.20 UTC, il pilota si dirigeva verso Bellagio (Como) per effettuare un giro panoramico su alcune località precedentemente pianificate con i passeggeri.

Il velivolo sorvolava l'abitato di Premana e proseguiva sulla stessa valle in direzione Est. In tale direzione il fondo valle sale di quota e la valle stessa diventa più stretta.

Il pilota, dopo circa 2,5 km dall'abitato di Premana, cercava di effettuare una virata di 180° a destra, plausibilmente per invertire la rotta, durante la quale il velivolo stallava, impattando inizialmente sulla vegetazione e successivamente sulla parete Sud della predetta valle. Il relitto è quindi scivolato sul fondovalle, prendendo fuoco.





**Il relitto dell'I-SIPI sul luogo dell'incidente.**

Sebbene i soccorsi siano stati immediati grazie alla presenza di un testimone che ha provveduto ad allertarli, le tre persone a bordo venivano rinvenute prive di vita.

***Incidente occorso il 10 agosto 2014, in località Tassignano, Comune di Capannori (LU), all'aliante G103 Twin III Acro marche di identificazione I-IVVO.***

Il giorno 10 agosto 2014 l'aliante Grob G103 Twin III Acro marche di identificazione I-IVVO, con a bordo il pilota ed un passeggero (anch'egli pilota), decollava dall'aeroporto di Lucca Tassignano per un volo locale. Il volo, della durata prevista di una quindicina di minuti, era finalizzato alla esecuzione di alcune manovre acrobatiche di tipo basico da parte del pilota responsabile del volo.

Il decollo avveniva alle ore 09.22'00" UTC al seguito del velivolo Robin DR400/180R marche di identificazione I-ITAP. La salita in quota si svolgeva regolarmente ed alle 09.31'12" il pilota del velivolo trainatore comunicava via radio alla locale AFIU (Aerodrome Flight Information Unit, Ente informazioni volo aeroportuale) l'avvenuto sgancio dell'aliante.

Alle ore 09.31'32" il pilota dell'aliante comunicava all'AFIU: «Lucca Victor Oscar entra nel box acrobatico». Alle ore 09.33'10" l'operatore in servizio presso l'AFIU esclamava via radio: «È caduto l'aliante!».

Nel corso del volo si verificava il distacco della semiala destra dalla fusoliera.

Non avendo più alcuna possibilità di controllo dell'aeromobile, i due piloti abbandonavano l'aliante, tentando, almeno uno dei due, l'apertura del paracadute personale. Entrambi, però, perdevano la vita.

La semiala destra staccatasi dall'aliante ricadeva al suolo all'interno di un giardino/orto di una abitazione privata, senza causare ulteriori danni.

La fusoliera, con ancora vincolata la semiala sinistra, ricadeva al suolo in un campo incolto ad una distanza di circa 650 m dal punto di ricaduta della semiala destra, senza causare danni a terzi in superficie.



*Il relitto del G103 Twin III Acro marche di identificazione I-IVVO.*

Per quanto accertato dall'inchiesta la causa dell'incidente è dovuta ad una perdita di controllo in volo dell'aliante a seguito del distacco della semiala destra. Il distacco della semiala è stato determinato dalla effettuazione di una brusca manovra di richiamata in condizioni di velocità prossima alla Vne (velocità da non superare mai). La brusca manovra di richiamata da un assetto fortemente picchiato ha comportato sollecitazioni tali da superare quelle massime sopportabili dalla struttura dell'aeromobile. Per quanto concerne le evidenze acquisite durante l'inchiesta, si rimanda direttamente alla relativa relazione finale.

***Incidente occorso il 21 settembre 2014, in località isola del Lido di Venezia, al velivolo Xtreme 3000 marche di identificazione D-EYKS.***

L'incidente è accaduto in occasione della manifestazione aerea denominata "Fly Venice 2014", programmata sull'aeroporto "G. Nicelli" di Venezia Lido nei giorni 19-20-21 settembre 2014.

Il pilota era alla sua seconda esibizione della giornata. Dopo il decollo, il pilota si portava sulla verticale dell'aeroporto per effettuare alcune manovre acrobatiche. Al termine di una di tali manovre il velivolo entrava in una spirale in discesa, che si concludeva con l'impatto al suolo al di fuori del sedime aeroportuale, sull'arenile antistante, tra due stabilimenti balneari. Il pilota veniva rinvenuto privo di vita.



Il relitto del velivolo Xtreme 3000 marche di identificazione D-EYKS.

***Incidente occorso il 22 settembre 2014, in prossimità dell'aeroporto di Marina di Campo (LI), al velivolo DA20 marche di identificazione OE-ADH.***

In data 22 settembre 2014, alle ore 15.30 UTC circa, il velivolo DA20 marche di identificazione OE-ADH effettuava un *touch and go* sull'aeroporto di Marina di Campo (Isola d'Elba).

Il velivolo era decollato dall'aeroporto di Roma Urbe ed era impegnato in attività istruzionale, con a bordo l'istruttore ed un allievo.

Subito dopo aver effettuato il *touch and go*, l'aeromobile tentava di riatterrare sull'aeroporto da cui era appena partito; tuttavia, durante la effettuazione di una virata di 180°, l'aeromobile, quando era ormai in prossimità della pista, stallava, impattando il terreno in un campo.



**Relitto dell'OE-ADH e sito dell'impatto.**

L'investigazione in corso sta cercando di individuare le evidenze tecniche che possano o meno confermare quanto affermato da alcuni testimoni. Oltre al fattore tecnico, l'investigazione sta anche approfondendo il fattore ambientale e quello umano.

***Incidente occorso il 28 settembre 2014, in prossimità dell'aviosuperficie di Mensanello (SI), al velivolo Pitts Model 12 marche di identificazione I-WILL.***

L'incidente è occorso in occasione di un raduno aeronautico organizzato sull'aviosuperficie di Mensanello. Dopo il decollo per pista 07, con virata a destra, il velivolo (a bordo del quale si trovavano il pilota ed una passeggera) si portava in prossimità dell'aviosuperficie, in un'area acrobatica istituita con NOTAM, per compiere attività acrobatica. Come riferito da testimoni, completate alcune manovre acrobatiche, il pilota effettuava una figura acrobatica con avvitemento verticale in salita con lo scopo di eseguire una "scampanata". Completata quest'ultima manovra, l'aereo sarebbe stato visto entrare in una specie di spirale piatta, in configurazione rovescia, sino all'impatto al suolo. Dopo l'impatto il velivolo prendeva fuoco. Le due persone a bordo perdevano la vita.



**Il relitto dell'I-WILL.**

## 5. I servizi del traffico aereo

In Italia i servizi del traffico aereo (ATS), generalmente conosciuti come servizi di assistenza al volo, sono forniti negli spazi aerei di rispettiva competenza dall'ENAV SpA e dall'Aeronautica Militare. Sugli aeroporti, sempre secondo un criterio di attribuita competenza, i servizi ATS sono forniti dall'ENAV SpA, dall'Aeronautica Militare e da gestori concessionari (limitatamente ad alcuni aeroporti minori).

I predetti soggetti, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente, integrata dai protocolli di intesa sottoscritti con l'ANSV, comunicano a quest'ultima gli eventi di interesse per la sicurezza del volo di cui siano venuti a conoscenza. Da segnalare, anche nel presente *Rapporto informativo*, che il protocollo d'intesa a suo tempo concluso dall'ANSV con l'ENAV SpA continua a dimostrarsi di fondamentale importanza per l'alimentazione significativa della banca dati dell'ANSV e per le valutazioni di competenza di quest'ultima in ordine alla classificazione degli eventi.

Come già precisato in altra parte del presente *Rapporto informativo*, l'ANSV ha adottato un proprio sistema di raccolta e valutazione delle segnalazioni che le pervengono: la pre-valutazione di tali eventi aeronautici può dare luogo, per alcuni di essi, all'avvio di una serie di approfondimenti, finalizzati a consentirne la corretta e definitiva classificazione.

Relativamente agli eventi ATM<sup>20</sup> segnalati all'ANSV nel 2014, quest'ultima continua a monitorare con grande attenzione gli eventi RI-VAP<sup>21</sup> (anche alla luce di alcune *runway incursion* significative verificatesi nel corso dell'anno), ancorché il numero complessivo di eventi (88) appartenenti a tale categoria segnalati durante lo stesso 2014 sia diminuito di circa il 30% rispetto all'anno precedente. In particolare, degli 88 eventi segnalati all'ANSV, 18 hanno interessato l'aeroporto di Roma Fiumicino, 7 l'aeroporto di Milano Malpensa, 5 l'aeroporto di Pisa, 4 l'aeroporto di Bologna, 4 l'aeroporto di Venezia Tesserà ed altri 4 quello di Verona Villafranca.

In tale contesto l'ANSV ha ritenuto necessario effettuare degli approfondimenti specifici con il coinvolgimento di altri soggetti istituzionali e non. Tali approfondimenti hanno portato all'emanazione di 4 raccomandazioni di sicurezza, pubblicate in allegato al presente *Rapporto informativo*.

Nel paragrafo successivo si riportano i risultati degli approfondimenti sopra citati, che contengono anche la descrizione degli eventi più significativi di *runway incursion* verificatesi nel 2014.

<sup>20</sup> ATM: Air Traffic Management.

<sup>21</sup> RI-VAP: Runway Incursion-Vehicle, Aircraft or Person.

In questa sede pare altresì opportuno segnalare che all'ANSV, anche nel 2014, sono pervenute, grazie soprattutto ai fornitori ATS, moltissime segnalazioni di penetrazioni non autorizzate in spazi aerei controllati (UPA, Unauthorized Penetration of Airspace), problematica che era stata oggetto nel 2013 di uno specifico studio dell'ANSV e che aveva portato all'emanazione, proprio sulla base degli approfondimenti condotti dalla stessa, di ben 7 raccomandazioni di sicurezza. In particolare, nel 2014 le segnalazioni di UPA sono aumentate sensibilmente: complessivamente ne sono state registrate dall'ANSV 328, contro le circa 270 del 2013.

Le aree maggiormente interessate dal fenomeno delle UPA sono state le seguenti: area di Milano circa 100 eventi segnalati; CTR<sup>22</sup> di Torino 28 segnalazioni; CTR di Verona 24 segnalazioni; CTR di Bologna 23 segnalazioni; area di Roma 13 segnalazioni; CTR di Parma 13 segnalazioni; CTR di Ronchi dei Legionari 9 segnalazioni.

Le penetrazioni non autorizzate negli spazi aerei controllati continuano quindi a rappresentare una criticità significativa per la sicurezza del volo, sulla quale è necessario che le istituzioni aeronautiche, per quanto di rispettiva competenza, non distolgano l'attenzione. Al riguardo, va segnalato che i destinatari delle raccomandazioni di sicurezza sopra citate (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aeronautica militare, ENAC, Aero Club d'Italia ed ENAV SpA) hanno già dato un positivo riscontro, in termini di accoglimento (integrale o parziale), alle raccomandazioni medesime.

## **5.1. *Runway Incursion***

### **Premessa**

Nel 2013 – come già segnalato nel “*Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2013*” – l'ANSV ha registrato un sensibile aumento del numero di segnalazioni inerenti le “*runway incursion*” rispetto al 2012 (+40%). Ancorché si sia trattato di eventi non particolarmente significativi sul piano della *safety*, rimane il dato oggettivo, che inevitabilmente pone degli interrogativi in un'ottica di prevenzione.

Nel 2014, alcuni eventi di *runway incursion*, due dei quali classificati dall'ANSV come inconvenienti gravi e conseguentemente oggetto di inchiesta di sicurezza da parte della medesima, hanno riproposto la citata problematica, suggerendo all'ANSV di confrontarsi con alcune istituzioni ed operatori del settore aeronautico, al fine di mettere a fattor comune le esperienze acquisite in materia di *runway incursion*, così da individuare le possibili strategie da adottare, nel rispetto dei diversi ruoli. In linea con tale obiettivo, l'ANSV ha organizzato tre riunioni, nel corso delle quali si

---

<sup>22</sup> CTR: Control zone, Zona di controllo di avvicinamento.

è confrontata con i seguenti soggetti: il 2 luglio 2014, con Aeronautica militare-Ispettorato sicurezza volo, ENAC, ENAV SpA, Assaeroporti; il 3 luglio 2014 con ANACNA ed ANPAC; il 16 luglio 2014 con la Fondazione 8 Ottobre 2001.

### **Dati**

Per *runway incursion* si intende, in linea con il Doc ICAO 9870, qualsiasi evento che si possa verificare su un aeroporto, che coinvolga l'indebita presenza di un aeromobile, veicolo o persona sull'area protetta della superficie designata per l'atterraggio e il decollo di un aeromobile.

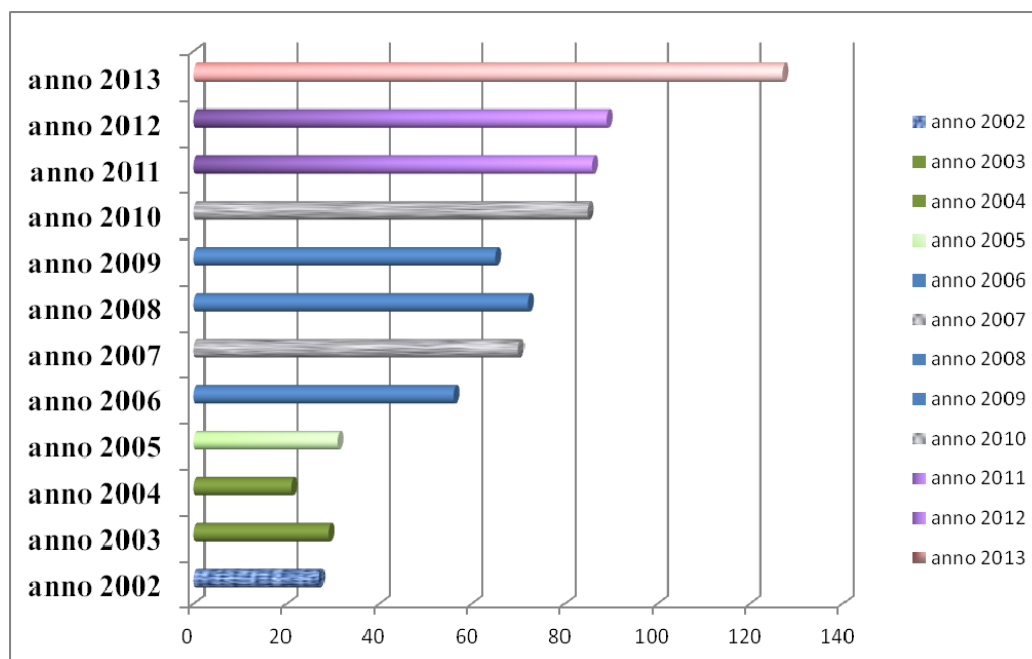
La predetta definizione è applicabile a decorrere dal novembre 2004 ed ha sostituito quella precedente, secondo cui per *runway incursion* doveva intendersi un evento coinvolgente un aeromobile, un veicolo, una persona, un animale o un oggetto al suolo, che abbia causato il rischio di una collisione in pista o abbia comportato una diminuzione della separazione minima prevista con un aeromobile in decollo, o in procinto di decollare, in atterraggio, o in procinto di atterrare.

Nel 2013 all'ANSV sono state segnalate 151 *runway incursion*, prevalentemente del tipo RI-VAP (Runway Incursion- Vehicle, Aircraft or Person). In particolare, di queste 151 *runway incursion*, 24 sono state classificate come RI-A (Runway Incursion-Animal) e 127 come appunto RI-VAP.

Va precisato che è possibile fornire soltanto dati assoluti (che comunque rimangono di estremo interesse per la sicurezza del volo), non normalizzati.

Nella figura 1 sono riportate, suddivise per anno, le segnalazioni di *runway incursion* pervenute all'ANSV nel periodo 2002-2013.

Nelle figura 2, invece, è riportato il numero delle segnalazioni 2013 suddivise per aeroporto; nelle note è segnalato il numero di eventi riconducibili a *runway incursion* non determinate da aeromobili, ma, ad esempio, da ingressi in pista (RWY) non autorizzati di persone fisiche o di mezzi di superficie appartenenti a soggetti eterogenei operanti in ambito aeroportuale.

Figura 1: eventi di *runway incursion* segnalati all'ANSV nel periodo 2002-2013.

LOCALITÀ	NUMERO EVENTI	NOTE (specificato il numero di eventi non prodotti da aeromobili)
R. Fiumicino	26	7 per clandestini, 3 per automezzi
Bologna	14	
M. Linate	10	
Palermo P.R.	8	4 per persone/clandestini, 2 per automezzi
Salerno	8	6 per persone (prevalentemente paracadutisti), 1 per automezzi
Bergamo	7	
Venezia T.	7	
Bari	6	
M. Malpensa	6	
Catania F.	5	
Crotone	4	3 per automezzi
Olbia	3	
Verona V.	3	1 per automezzi
Brescia M.	2	1 per automezzi
Cuneo	2	
Firenze	2	
Grottaglie	2	2 per automezzi
Pisa	2	1 per automezzi
Napoli	2	
Albenga	1	1 per automezzi
Bolzano	1	1 per automezzi
Lampedusa	1	
Reggio C.	1	
Rieti	1	1 per automezzi
R. Ciampino	1	
Torino A.	1	
Viterbo	1	1 per persone
<b>TOTALE</b>	<b>127</b>	

Figura 2: RI-VAP segnalate all'ANSV nel 2013.



### **Eventi 2014**

Nel 2014 sono stati segnalati all'ANSV, alla data del 22 settembre (data dello studio effettuato dall'ANSV)<sup>23</sup>, 65 eventi di *runway incursion* (RI-VAP), cinque dei quali di particolare interesse in un'ottica di prevenzione, ancorché tre non abbiano comportato l'apertura di una inchiesta di sicurezza, in quanto il rischio per la *safety* è stato molto basso.

Dei cinque eventi in questione, tre di particolare rilevanza sono rispettivamente occorsi sull'aeroporto di Verona Villafranca il 10 gennaio 2014 (inchiesta aperta per *serious incident*), sull'aeroporto di Roma Ciampino l'8 aprile 2014 (inchiesta non aperta, ma effettuati approfondimenti in sede di classificazione dell'evento da parte dell'ANSV) e sull'aeroporto di Milano Malpensa il 15 luglio 2014 (inchiesta aperta per *serious incident*). Gli elementi a fattore comune nei tre eventi in questione sono riconducibili al fattore umano ed alla *situational awareness*.

Per ognuno dei suddetti eventi si riportano alcune informazioni significative in forma schematica.

#### ***Verona Villafranca 10 gennaio 2014***

Esistenza di condizioni di bassa visibilità (300 m in aumento) e *ceiling* basso (circa 150-200 piedi al di sopra della pista).

Fase di transizione per quanto concerne la gestione dei servizi ATS: nello specifico, in TWR il personale ENAV SpA (in addestramento) era affiancato da personale dell'Aeronautica militare (titolare della fornitura dei servizi).

Nessun traffico in pista ed in contatto con la TWR (operante su frequenza VHF) quando la *car* "SAFETY" del gestore aeroportuale chiede (su frequenza UHF) alla TWR (CTA Coordinatore) ingresso da TWY "K" per ispezione. L'autorizzazione viene rilasciata.

Il CTA Coordinatore comunica per telefono al gestore aeroportuale che non si è più in condizione LVP (Low Visibility Procedure), ma solo su fase di predisposizione.

Esistenza sull'aeroporto di una procedura codificata per "RWY ENGAGED": a questo punto interviene una "dimenticanza" del CTA Coordinatore (UHF), che non chiede l'autorizzazione al CTA Air (controllore in addestramento), non attiva la *strip* "rwy engaged" e non provvede alla copertura anemometro, così come previsto dalla predetta procedura codificata.

Passano 7 minuti quando Air France 1676 chiama (VHF) e viene autorizzato all'atterraggio pista 04 dal CTA Air, inconsapevole della presenza in pista della *car* "SAFETY".

---

<sup>23</sup> Al 31 dicembre 2014, come già precisato, gli eventi RI-VAP registrati dall'ANSV sono stati complessivamente 88, a cui se ne aggiunge uno verificatosi all'estero ad un aeromobile di costruzione italiana e pertanto segnalato all'ANSV.

Passano altri 3 minuti quando la *car* “SAFETY” vede uscire dalla base delle nubi l’Air France 1676 e comunica alla TWR: «Villa TWR, ancora in pista!».

### ***Roma Ciampino 8 aprile 2014***

Esistenza di condizioni meteorologiche ottimali (+10 km di visibilità).

Mancanza di traffico aereo.

Esistenza sull’aeroporto di una procedura codificata per “RWY ENGAGED”, rivista alla luce dell’evento occorso a Verona Villafranca il 10 gennaio 2014.

Coordinamenti tra CTA Ground/CTA Air/CTA Coordinatore correttamente eseguiti per autorizzare ingresso in pista della *car* del gestore aeroportuale per l’effettuazione di una ispezione.

Interviene a questo punto una “dimenticanza” del CTA Air, probabilmente per mancanza di traffico in contatto ed in atto (la *strip* “*rw engaged*” non viene infatti collocata sulla baia porta strisce, ma di fianco alla stessa).

CTA Air entra in contatto con RYR37EE quando l’aeromobile operante tale volo era al punto attesa RWY15.

CTA Air autorizza il decollo del RYR37EE dopo aver guardato la baia porta strisce (sulla quale non era stata posta la *strip* “*rw engaged*”) e la pista (apparentemente libera). Tuttavia la verifica visiva della pista veniva “condizionata” dalla presenza di una colonna di cemento armato, che proprio al momento del rilascio dell’autorizzazione al decollo “copriva” la presenza sulla RWY della *car* del gestore aeroportuale.

Epilogo positivo per la condizione di reciproca visibilità tra l’aeromobile e la *car*, ma nella totale inconsapevolezza delle istruzioni rispettivamente assegnate (all’aeromobile le istruzioni venivano date su frequenza VHF mentre alla *car* su frequenza UHF).

### ***Milano Malpensa 15 luglio 2014***

Orario 07.40 UTC, condizioni meteorologiche esistenti CAVOK.

Boeing B767-300 (*call sign* AAL206) proveniente dagli Stati Uniti dopo l’atterraggio sulla RWY 35R riceve istruzioni condizionali per l’attraversamento della RWY 35L via TWY DM-DB.

Airbus A320 (*call sign* EZY91NK) proveniente dal Regno Unito viene autorizzato all’atterraggio per pista 35L.

AAL206, per un improprio *read/hear back* (ragionevolmente condizionato da consuetudini operative in uso negli Stati Uniti diverse da quelle praticate in Europa), oltrepassa RHP TWY DM, mentre EZY91NK è in corto finale RWY 35L.

TWR istruisce EZY91NK alla effettuazione di una procedura di mancato avvicinamento, che viene iniziata ad una quota di 180 RA, come riferito dall'equipaggio dell'aeromobile interessato.

## 5.2. Airprox

Relativamente ai 129 eventi “Inco Major” riconducibili all'ambito ATS, oggetto di approfondimento preventivo da parte dell'ANSV (si veda quanto precisato al riguardo nella Parte prima, “Considerazioni generali”, del presente *Rapporto informativo*), uno, relativo ad un *airprox* occorso in prossimità di Napoli, ha portato all'apertura di una inchiesta di sicurezza, essendo stato l'evento stesso riclassificato come inconveniente grave all'esito degli accertamenti preventivi condotti dal personale ANSV.

***Inconveniente grave (airprox) occorso il 22 luglio 2014, nell'area di competenza di Napoli APP<sup>24</sup>, tra il velivolo ATR 72 marche di identificazione OY-CRV ed il velivolo Falcon 7X marche di identificazione VT-RGX.***

I due aeromobili coinvolti nell'evento, con *performance* significativamente diverse, sono stati i seguenti:

- l'ATR 72 marche di identificazione OY-CRV, operante il volo AZA1701 da LIRN/Napoli a LIPQ/Ronchi dei Legionari;
- il Falcon 7X marche di identificazione VT-RGX da LIRN/Napoli con destinazione una città straniera.

La registrazione dei dati radar rende evidenza che tra le tracce radar dei due aeromobili in questione la prescritta minima separazione (5 NM<sup>25</sup>/1000 piedi) cessava alle 10.59'15”, quando la distanza tra le due tracce era di 3,09 NM e la distanza verticale era di 900 piedi. Le due traiettorie si intersecavano sul piano verticale a 6100 piedi alle 10.59'35”, quando la distanza laterale tra le due tracce affiancate in opposta direzione si era ridotta a 1,14 NM; in questo momento entrambe le tracce radar erano in una posizione di circa 13,5 NM a NNW di Sorrento VOR. La sottoseparazione persisteva fino alle 10.59'51”.

Nell'intervallo di tempo appena descritto non si registravano interventi da parte del CTA<sup>26</sup> APP/RDR<sup>27</sup> sino alle 10.59'56”, quando contattava l'OY-CRV: «Alitalia 1701 Napoli continue climb FL160»; l'equipaggio dell'aeromobile in questione così replicava: «Sir now we climb FL170, we had a TCAS TCAS resolution». Il CTA APP/RDR interveniva quindi di seguito con il VT-

<sup>24</sup> APP: Approach control office o Approach control o Approach control service, Ufficio di controllo di avvicinamento o Controllo di avvicinamento o Servizio di controllo di avvicinamento.

<sup>25</sup> NM: nautical miles, miglia nautiche (1 nm = 1852 metri).

<sup>26</sup> CTA: controllore del traffico aereo.

<sup>27</sup> APP/RDR: Approach/Radar.

RGX, che aveva continuato la sua salita fino a 7400 piedi: «VGX to maintain 6000 feet, Sir». L'equipaggio del VT-RGX replicava: «Descending to 6000 ft to TCAS RA VGX».



**Rappresentazione grafica dei dati radar relativi ai due velivoli coinvolti nell'evento.**

Nel tentativo di mantenere uno spaziamento tra le due tracce il CTA APP/RDR interveniva ancora nei confronti del VT-RGX: «GX continue climb FL100 please and continue on heading».

L'inchiesta dell'ANSV sta approfondendo le dinamiche correlate al fattore umano, che sono all'origine dell'accadimento dell'evento in questione.

## **6. Gli aeroporti e le aviosuperfici**

Anche nel 2014 l'ANSV ha osservato, alla luce delle evidenze acquisite nell'ambito dell'assolvimento dei propri compiti di istituto, che continuano a permanere delle criticità sugli aeroporti cosiddetti minori e sulle aviosuperfici, sui quali andrebbe esercitata una maggiore vigilanza da parte delle istituzioni competenti. In particolare, proprio per quanto concerne le aviosuperfici, andrebbero monitorati più puntualmente i seguenti aspetti: capacità professionali ed organizzative dei rispettivi esercenti; adeguatezza della segnaletica presente; attività di volo svolte e rispetto dei parametri di sicurezza.

## 6.1. Gli incidenti di rampa

A livello aeroportuale, l'ANSV, anche nel 2014, ha continuato a monitorare, attraverso le segnalazioni pervenute, l'andamento degli incidenti di rampa, i quali, oltre che sulla *safety*, hanno notevoli ricadute negative sulla regolarità delle operazioni di volo ed in termini economici.

Relativamente a questa tipologia di eventi va precisato che l'ANSV – in linea con le previsioni di legge – prende in considerazione soltanto quelli associati all'impiego di un aeromobile che si siano verificati fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione siano sbarcate.

Nel corso del 2014 sono pervenute all'ANSV 71 segnalazioni di eventi afferenti problematiche aeroportuali.

In particolare, delle 71 segnalazioni pervenute:

- 5 (più una relativa ad un evento occorso all'estero ad un aeromobile di interesse italiano) sono ascrivibili alla *occurrence category* GCOL<sup>28</sup>, essendosi trattato di eventi in cui si è verificata una collisione al suolo dell'aeromobile durante la fase di rullaggio da/per la pista in uso;
- 16 sono ascrivibili alla *occurrence category* RAMP, essendosi trattato di eventi occorsi durante le operazioni di *handling*;
- 49 sono ascrivibili alla *occurrence category* ADRM, essendosi trattato di eventi riguardanti problemi di progettazione, servizi o funzionalità degli aeroporti (-36,36% rispetto alle segnalazioni pervenute all'ANSV nel corso dell'anno 2013)<sup>29</sup>.

Per quanto concerne le segnalazioni ascrivibili alla categoria GCOL, in 2 casi gli aeromobili hanno riportato danni strutturali, a seguito dei quali l'ANSV ha aperto le relative inchieste di competenza.

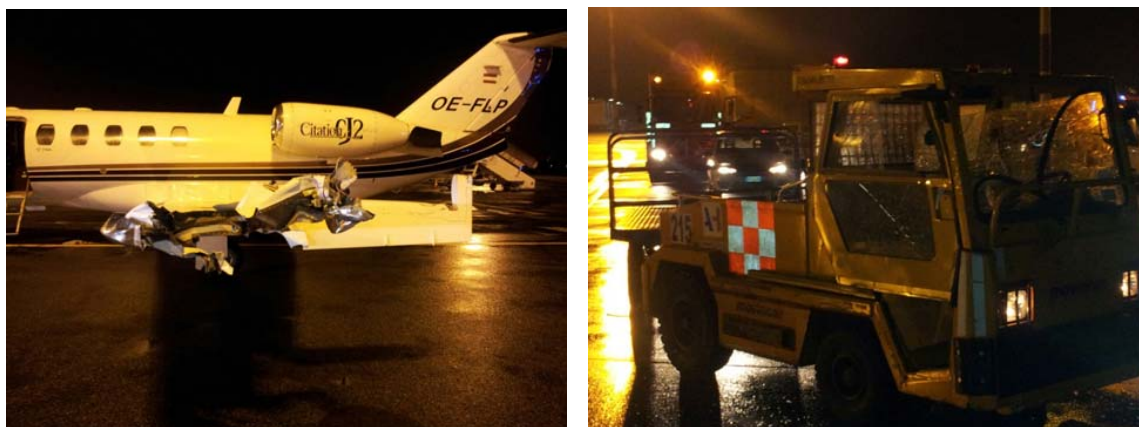
In particolare, una delle due inchieste avviate riguarda l'incidente occorso sull'aeroporto di Milano Linate, il 13 ottobre 2014, intorno alle 18.30' UTC, al velivolo Cessna C25A marche di identificazione OE-FLP.

Il velivolo, mentre stava percorrendo la via di rullaggio B, veniva urtato da un trattore di una impresa di *handling*, riportando estesi danni alla semiala sinistra.

---

<sup>28</sup> GCOL: Ground Collision; RAMP: Rampa; ADRM: Aerodrome.

<sup>29</sup> Occorre precisare che le variazioni percentuali in aumento o in diminuzione rispetto all'anno 2013 si basano solo sul numero di segnalazioni ricevute dall'ANSV. Per una più corretta valutazione del *trend*, i dati sopra riportati andrebbero rapportati al numero dei movimenti registrati in tutti gli aeroporti nazionali, dato, quest'ultimo, che non è disponibile secondo tempistiche compatibili con la predisposizione del presente *Rapporto informativo*.



A sinistra, l'OE-FLP con i danni alla semiala sinistra. A destra, il trattore che ha urtato il velivolo.

Per quanto riguarda le segnalazioni ascrivibili alla categoria RAMP, in due casi l'ANSV ha aperto le inchieste di sicurezza di competenza.

In particolare, una delle inchieste riguarda l'evento, classificato come incidente, occorso il 26 febbraio 2014, sull'aeroporto di Milano Malpensa, all'Embraer E190 marche di identificazione I-ADJN. In occasione del primo volo della giornata, non appena l'equipaggio si imbarcava a bordo dell'aeromobile, il *finger*, al quale il velivolo era attraccato, entrava in allarme acustico e luminoso. Veniva conseguentemente contattata la rampa per assistenza. L'operatore di rampa provava a resettare l'allarme senza riuscirci, quindi inseriva e disinseriva il sistema di auto-livellamento. Subito dopo queste azioni il pontile si muoveva verso l'alto e non si arrestava neanche quando l'operatore aeroportuale premeva il pulsante di emergenza. Il sollevamento del pontile continuava, nonostante la presenza della ciabatta regolarmente posizionata sotto la porta aperta dell'aeromobile, fino a 60 cm circa di altezza, scardinando le cerniere della porta anteriore passeggeri.



La porta scardinata dell'I-ADJN.

Per quanto concerne infine le segnalazioni ascrivibili alla categoria ADRM, in nessuno dei 49 casi segnalati l'ANSV ha aperto l'inchiesta di sicurezza di competenza. Le segnalazioni, relative a più aeroporti, hanno avuto contenuti eterogenei, spaziando, ad esempio, dalla segnalazione della presenza di FOD<sup>30</sup>, alla scarsa visibilità della segnaletica aeroportuale, al mancato rispetto, da parte di mezzi di superficie, del diritto di precedenza riconosciuto agli aeromobili in rullaggio.

## **7. Problematiche particolari di rilevanza per la *safety***

Di seguito vengono analizzate, come negli anni precedenti, alcune problematiche di particolare interesse, che assumono rilevanza anche sul piano della *safety* e che l'ANSV, in un'ottica di prevenzione, ritiene opportuno continuare a monitorare.

### **7.1. Il *birdstrike***

Nel corso del 2014 l'ANSV ha ricevuto un totale di 51 segnalazioni di eventi occorsi in Italia, pari a poco più dell'1,58% del totale delle segnalazioni di eventi aeronautici pervenute, con una diminuzione del 60,47% in relazione al 2013. Nessuno degli eventi ha determinato l'apertura di una inchiesta di sicurezza, non essendo ricorsi a tal fine i relativi presupposti.

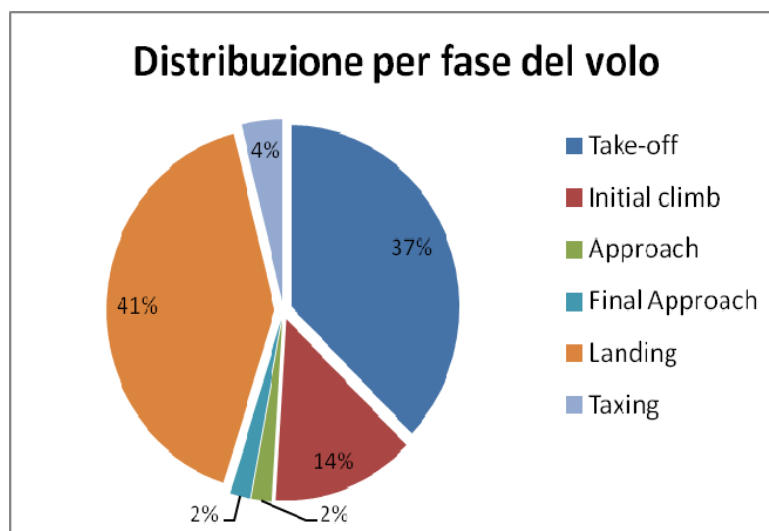
In termini percentuali, come già nel 2013, appare particolarmente rilevante il numero di segnalazioni inerenti eventi occorsi presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi (13,7%). In aggiunta, la medesima percentuale è stata eguagliata anche sugli aeroporti di Fiumicino e Brindisi (raggiungendo insieme oltre il 41% delle segnalazioni totali pervenute all'ANSV in relazione al fenomeno del *birdstrike*).

In alcune segnalazioni pervenute all'ANSV erano anche presenti informazioni sulle specie animali coinvolte, tra cui, principalmente, gabbiani (circa il 55%), gheppi e rondini.

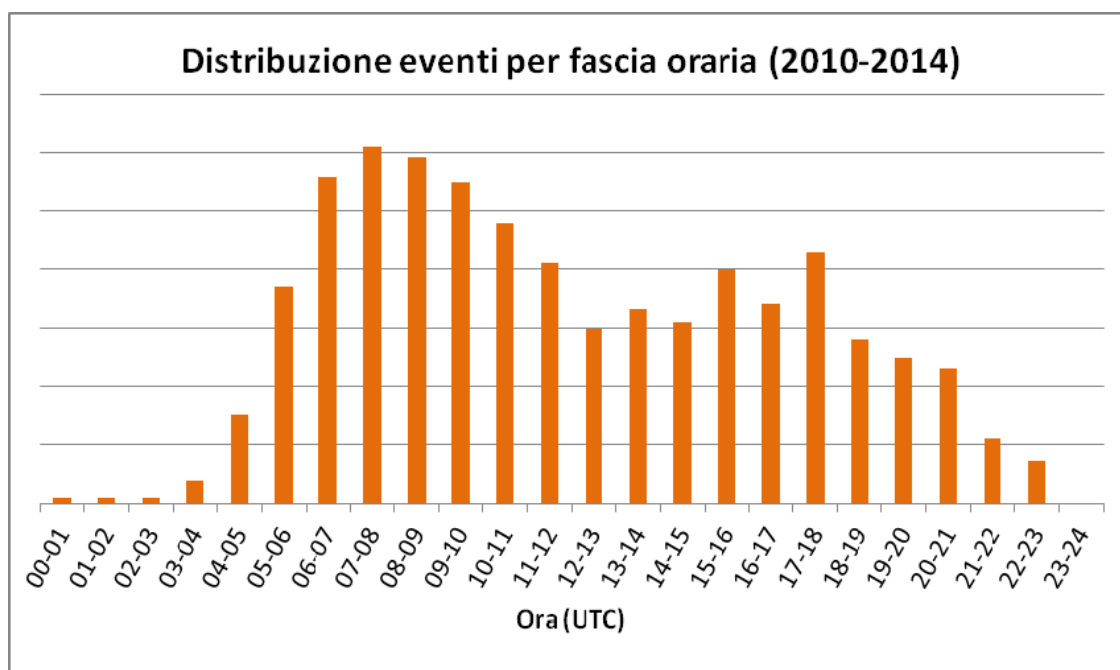
La distribuzione per fase di volo dei dati relativi al 2014 ricalca quanto già segnalato nel corso degli ultimi anni, con decollo ed atterraggio che sostanzialmente si equivalgono in termini di criticità e complessivamente abbracciano il 78% degli eventi. Anche nel 2014 si conferma il fenomeno negativo dell'aumento (in percentuale) delle segnalazioni relative ad eventi occorsi nella fase della salita iniziale, che nel 2014 ammontano al 14% del totale (nel 2013 erano il 10%); tale incremento potrebbe essere attribuibile ad una maggiore accuratezza nelle segnalazioni pervenute piuttosto che ad una sostanziale variazione della distribuzione degli eventi.

---

<sup>30</sup> FOD: Foreign Object Debris.

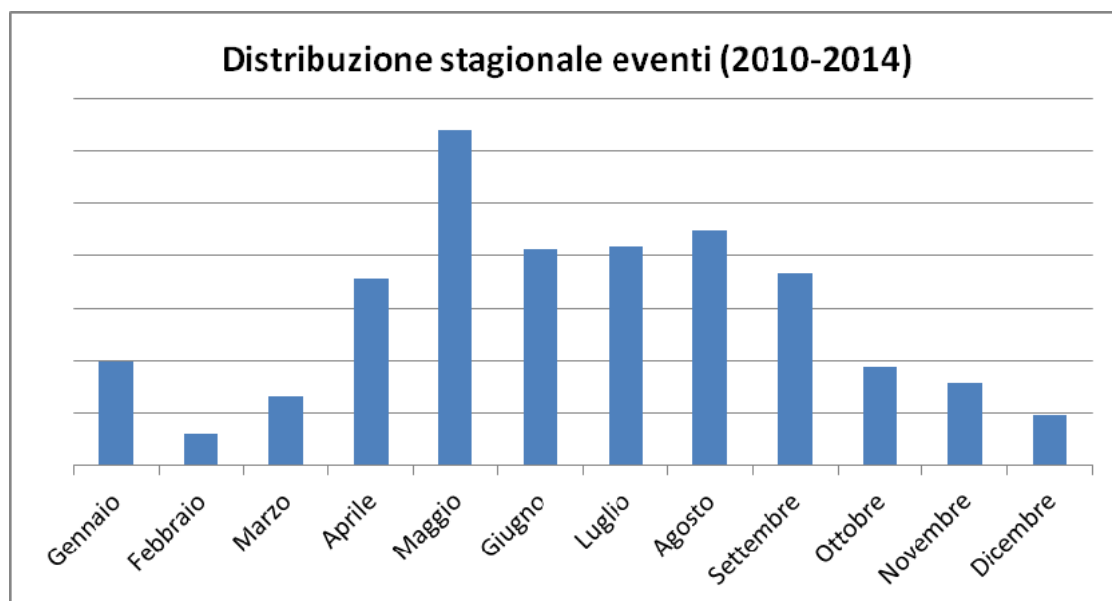


La distribuzione per fascia oraria dei dati aggregati 2010-2014 evidenzia in maniera sempre più marcata l'andamento secondo cui, nel corso della giornata, si verificano due picchi: uno, più pronunciato, al mattino, tra le ore 06.00' e le ore 10.00' UTC; l'altro, di intensità minore, nel pomeriggio-sera, centrato intorno alle 17.00' UTC.



In termini di stagionalità, il dato consolidato nel corso degli ultimi 5 anni indica un periodo di più intensa criticità del fenomeno nella fase tardo primaverile ed estiva, con un deciso picco nel mese di maggio.





## 7.2. Il *wind shear*

Come già avvenuto in passato e di cui si è riferito nei precedenti *Rapporti informativi*, l'ANSV continua a prestare attenzione al fenomeno del *wind shear*<sup>31</sup>, che rappresenta una criticità per le operazioni di volo.

Sul finire del 2013 l'ENAV SpA ha pubblicato la AIC A13/2013 del 28 novembre 2013, avente ad oggetto "WIND SHEAR", nella quale si forniscono informazioni: sulla natura del *wind shear* e su come lo stesso possa influire su un aeromobile in volo; sulle procedure di avvisi e riporti *wind shear*; sull'esito degli studi climatologici in materia condotti su 20 aeroporti di competenza ENAV SpA. Lo scopo di tali studi è stato di determinare la tipologia di *wind shear* prevalente per ogni aeroporto e le condizioni meteorologiche più favorevoli al suo determinarsi. Con tale circolare è stata anche dichiarata chiusa la fase di registrazione statistica interna ENAV SpA degli eventi di *wind shear*.

In linea con la nuova *policy* adottata in materia, l'ENAV SpA ha ridefinito le esigenze sistemiche degli aeroporti che, statisticamente, risulterebbero maggiormente soggetti a eventi di tipo orografico, quindi non associati a fenomeni facilmente intercettabili dall'utenza come potenziali originatori di *wind shear* (come avviene, ad esempio, per fenomeni di *wind shear* associati, in aria chiara, a regimi di brezza o, in aria umida, a temporali).

<sup>31</sup> Il *wind shear* è causato dal moto di masse d'aria con differente velocità che vengono a contatto tra loro, ovvero da diverse accelerazioni di masse d'aria vicine; l'orografia del luogo può essere determinante. Le sorgenti significative del *wind shear* sono principalmente tre: correnti d'aria a basso livello (*low level jet*); zone frontali di transizione a scala sinottica (*synoptic scale frontal zone*); raffiche da fronti temporaleschi (*thunderstorm gust front*).

Ancorché sia stata interrotta la registrazione statistica *ad hoc*, è tuttavia possibile ricavare quante volte il fenomeno si sia presentato su aeroporti in cui sia presente l'ENAV SpA verificando la presenza del gruppo “WS” all'interno dei METAR emessi nel corso del 2014.

Il gruppo “WS” viene accodato al METAR nella posizione delle cosiddette “informazioni supplementari”, per riportare informazioni aggiornate sulla presenza di *wind shear* lungo il sentiero di decollo o di avvicinamento, tra il livello della pista ed un'altezza di 1600 piedi<sup>32</sup>, che siano significative per le operazioni del traffico aereo.

Le informazioni vengono inserite a seguito di riporto da parte degli operatori aerei e diffuse per l'ora successiva all'istante della ricezione; le informazioni vengono ripetute sia a voce, sia nei bollettini emessi in tale intervallo di tempo.

La tabella seguente, di fonte ENAV SpA, riporta il numero di presenza del gruppo “WS” all'interno dei METAR emessi nel corso del 2014 per gli aeroporti ove il servizio di assistenza meteorologica sia in carico al predetto soggetto<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Qualora in virtù della topografia locale ricorrano episodi anche a quote più elevate, tale limite non è da considerarsi restrittivo ai fini della segnalazione di *wind shear*.

<sup>33</sup> La raccolta di tali dati rende possibile affermare che, di massima, su aeroporti con frequenza di emissione METAR, ciascuna segnalazione di *wind shear* comporta la presenza del gruppo “WS” per due METAR successivi (ovverosia, il numero dei riporti è pari alla metà della frequenza con cui appare il gruppo “WS”), mentre, per aeroporti a METAR orario, la rispondenza tra riporti ricevuti e presenza del gruppo “WS” è univoca (tale affermazione è “di massima”, in quanto la presenza del gruppo “WS” potrebbe anche essere originata da più riporti ricevuti in successione).

<b>Aeroporto</b>	<b>Riporto "WS" nel METAR</b>
LIBD <sup>34</sup>	32
LIBG	3
LIBP	3
LICA	12
LICC	75
LICD	1
LICJ	161
LICR	4
LIEA	10
LIEE	32
LIEO	65
LIMC	89
LIME	20
LIMF	4
LIMG	3
LIMJ	29
LIML	58
LIMP	4
LIPB	7
LIPE	5
LIPO	6
LIPQ	8
LIPY	2
LIPZ	41
LIRF	77
LIRN	67
LIRQ	30
LIRU	8
LIRZ	2
	858

Tabella fonte ENAV SpA.

In linea con le iniziative assunte negli anni passati, e di cui è stata data informazione nei rispettivi *Rapporti informativi*, l'ANSV ha ritenuto opportuno avere dall'ENAV SpA anche un aggiornamento sulle iniziative tecniche intraprese per il monitoraggio del fenomeno in questione a fini di prevenzione e di conseguente allertamento del personale di volo.

Al riguardo, l'ENAV SpA ha riferito quanto segue:

- è in corso l'acquisizione di un sistema LIDAR<sup>35</sup> per Palermo Punta Raisi;

<sup>34</sup> LIBD: Bari Palese; LIBG: Taranto Grottaglie; LIBP: Pescara; LICA: Lamezia Terme; **LICC**: Catania Fontanarossa; LICD: Lampedusa; **LICJ**: Palermo Punta Raisi; LICR: Reggio Calabria; LIEA: Alghero Fertilia; LIEE: Cagliari Elmas; **LIEO**: Olbia Costa Smeralda; **LIMC**: Milano Malpensa; LIME: Bergamo Orio al Serio; LIMF: Torino Caselle; LIMG: Albenga; LIMJ: Genova; **LIML**: Milano Linate; LIMP: Parma; LIPB: Bolzano; LIPE: Bologna Borgo Panigale; LIPO: Brescia Montichiari; LIPQ: Ronchi dei Legionari; LIPY: Ancona Falconara; LIPZ: Venezia Tessera; **LIRF**: Roma Fiumicino; **LIRN**: Napoli Capodichino; LIRQ: Firenze; LIRU: Roma Urbe; LIRZ: Perugia.

<sup>35</sup> LIDAR: Light Detection And Ranging. Sensori in grado di effettuare scansioni volumetriche.

- i sistemi LLWAS<sup>36</sup> di Genova e Reggio Calabria sono stati dismessi: il primo perché ripetutamente distrutto dal mare e degradato al limite dell'inutilizzo nelle antenne di montagna, il secondo perché di provata inefficacia, dopo un anno di sperimentazione, dovuta principalmente all'impossibilità di posizionare opportunamente gli anemometri;
- è stato proposto l'acquisto di LIDAR anche per gli aeroporti di Genova, Reggio Calabria e Firenze<sup>37</sup>.

L'ANSV ha iniziato a seguire metodicamente il fenomeno del *wind shear* a partire dal 2006: deve purtroppo rilevare che, ad oggi, il programma di acquisizione delle tecnologie necessarie per dare opportune informazioni agli equipaggi di volo non è stato ancora completato.

### 7.3. Uso improprio di illuminatori laser

Le segnalazioni correlate all'improprio uso di illuminatori laser<sup>38</sup> contro aeromobili sono continuate anche nel 2014, registrando peraltro un sensibile incremento rispetto al 2013 (circa +35% di segnalazioni pervenute all'ANSV nel 2014 rispetto a quelle pervenute nel 2013).

Come per il passato, l'ANSV ha ritenuto opportuno continuare la raccolta delle segnalazioni in merito, pervenute pressoché esclusivamente dai fornitori dei servizi di assistenza al volo (essenzialmente dall'ENAV SpA), ancorché la problematica in questione non abbia comportato, ad oggi, l'apertura di inchieste di sicurezza da parte dell'ANSV, stante la insussistenza dei presupposti di legge. Nella prevalenza dei casi le segnalazioni pervenute all'ANSV dai fornitori dei servizi di assistenza al volo rappresentavano il rilancio di rapporti ricevuti, a loro volta, dagli equipaggi di condotta degli aeromobili interessati dal fenomeno in esame.

Tuttavia, poiché l'improprio uso dei citati illuminatori laser può avere ripercussioni negative anche gravi sulla *safety*, l'ANSV, mediante la pubblicazione dei seguenti dati, ritiene doveroso mantenere desta l'attenzione sul fenomeno in questione.

L'attenzione che la comunità aeronautica pone nei confronti della citata problematica deriva dalle conseguenze che l'impropria utilizzazione degli illuminatori laser può avere sulla operatività degli equipaggi di condotta e del personale preposto al controllo del traffico aereo (soprattutto del personale delle TWR<sup>39</sup>). Sono infatti note le gravi conseguenze in termini di capacità visiva che, in casi estremi, possono derivare all'occhio umano da un raggio laser che lo colpisce.

<sup>36</sup> LLWAS: Low Level Wind Shear Alert System.

<sup>37</sup> Riferisce l'ENAV SpA che tale acquisizione è slittata rispetto alle originarie previsioni, non essendo stata ancora maturata la prevista esperienza operativa dello stesso sistema sull'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

<sup>38</sup> LASER: Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation.

<sup>39</sup> TWR: Aerodrome Control Tower, Torre di controllo dell'aeroporto.

La gravità del disturbo/danno prodotto all'occhio umano dipende da diversi fattori, tra cui la distanza intercorrente tra il punto di emissione ed il soggetto colpito e la potenza del laser utilizzato. Il fatto che spesso i puntatori laser utilizzati impropriamente siano di dimensioni estremamente ridotte (tipicamente quelle di una penna) e quindi di facile trasportabilità ed uso rende estremamente difficile lo svolgimento, da parte delle competenti forze dell'ordine, di una efficace azione di controllo e repressione del fenomeno, che può essere penalmente qualificato come attentato alla sicurezza dei trasporti.

In particolare, nel 2014 si è registrata una variazione significativa, in termini sia assoluti che percentuali, della categoria "Security Related", dove si sono registrate 1189 segnalazioni inerenti episodi di illuminazione laser, con un aumento, come già precisato, di circa il 35% rispetto a quanto osservato nel corso dell'anno precedente.

Escludendo quelle pervenute dagli ACC<sup>40</sup>, le segnalazioni hanno interessato 35 aeroporti, con una escursione assai ampia nel numero. I dati più significativi riguardano, in particolare, i seguenti aeroporti: Roma Fiumicino (135 segnalazioni), Napoli (116), Firenze (103), Bologna (62), Torino (60), Venezia (59), Bergamo (48), Milano Malpensa (44).

Le azioni di contrasto sino ad oggi adottate dalle Forze dell'ordine, nonostante l'impegno profuso, sono risultate di limitata efficacia, anche perché probabilmente non adeguatamente supportate, a livello italiano, dalla normativa penale vigente.

Proprio al fine di acquisire maggiori informazioni in materia e collaborare ad individuare gli strumenti più idonei per ridurre il fenomeno in questione, che può compromettere la sicurezza del volo, l'ANSV, nel 2014, si è incontrata con una delegazione di piloti e componenti di equipaggio dell'8° Reparto volo della Polizia di Stato, di stanza a Firenze. Nel corso della visita, che si è inquadrata nell'ambito dell'attività di aggiornamento professionale interna al Reparto in questione, sono state esaminate alcune tematiche di interesse per la sicurezza del volo, tra cui, in particolare, proprio quella dell'impiego di raggi laser contro aeromobili in volo. Infatti proprio tre dei componenti della citata delegazione erano stati fatti oggetto di un puntamento laser in occasione di un servizio di supporto aereo ai servizi di ordine pubblico per una partita di calcio di serie A, svoltosi in notturna sulla città di Livorno e durante il quale, grazie al sistema di videoripresa dell'elicottero, l'equipaggio era riuscito a documentare l'intera azione di disturbo, che ha condotto all'identificazione ed alla denuncia all'autorità giudiziaria del responsabile.

Ulteriori approfondimenti sulla problematica in esame saranno condotti dall'ANSV nel 2015.

---

<sup>40</sup> ACC: Area Control Centre o Area Control, Centro di controllo regionale o Controllo di regione.



Fotogrammi tratti dalla videoripresa effettuata da un elicottero dell'8° Reparto volo della Polizia di Stato (di stanza a Firenze), in cui sono evidenti gli effetti dell'illuminazione con raggio laser.

## 8. Le raccomandazioni di sicurezza

Come già anticipato, nel 2014 l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza, alcune delle quali, ritenute di maggior interesse generale, sono state non soltanto pubblicate nel sito web dell'ANSV ([www.ansv.it](http://www.ansv.it), cartella "Raccomandazioni di sicurezza"), ma anche riportate in allegato al presente *Rapporto informativo* (**allegato "A"**) in un'ottica di massima diffusione delle informazioni a fini di prevenzione. Una raccomandazione di sicurezza – secondo la definizione data dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dal

regolamento UE n. 996/2010 – si identifica in una proposta, formulata dall’autorità investigativa per la sicurezza dell’aviazione civile (in Italia, l’ANSV) sulla base dei dati emersi da una inchiesta di sicurezza o da altre fonti (come studi in materia di sicurezza), finalizzata alla prevenzione di incidenti e di inconvenienti.

Sulla base di quanto previsto dai citati Allegato 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale e regolamento UE n. 996/2010, le raccomandazioni di sicurezza devono essere indirizzate alle competenti autorità (nazionali, estere, sovranazionali); esse possono peraltro essere emanate in qualunque momento di un’inchiesta, quando ritenuto necessario per migliorare la sicurezza del volo.

Le medesime fonti normative sopra menzionate precisano che il destinatario di una raccomandazione di sicurezza debba – entro 90 giorni dal ricevimento di una raccomandazione di sicurezza – informare l’autorità investigativa per la sicurezza dell’aviazione civile che l’ha emessa sulle azioni adottate o adottande per attuarla, oppure sulle motivazioni della mancata adozione.

## **9. Il volo da diporto o sportivo (VDS)**

Il volo da diporto o sportivo (VDS) consiste nell’attività di volo svolta con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro.

Sono apparecchi per il volo da diporto o sportivo quelli aventi le caratteristiche tecniche contemplate dall’allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106<sup>41</sup>.

Il decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010 n. 133 contenente il “Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o

---

<sup>41</sup> L’allegato attualmente in vigore è quello approvato con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 22 novembre 2010, il quale prevede che gli apparecchi in questione debbano avere le seguenti caratteristiche.

- 1) Struttura monoposto, priva di motore, con una massa a vuoto non superiore a 80 kg.
- 2) Struttura biposto, priva di motore, con una massa a vuoto non superiore a 100 kg.
- 3) Struttura monoposto, provvista di motore, avente le seguenti caratteristiche:
  - a) massa massima al decollo non superiore a 300 kg;
  - b) massa massima al decollo non superiore a 315 kg, se dotati di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
  - c) massa massima al decollo non superiore a 330 kg per gli apparecchi VDS ad ala fissa, anfibi o idrovolanti, ed elicotteri con galleggianti;
  - d) velocità di stallo o velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio non superiore a 35 nodi di velocità calibrata per gli apparecchi VDS ad ala fissa.
- 4) Struttura biposto, provvista di motore, avente le seguenti caratteristiche:
  - a) massa massima al decollo non superiore a 450 kg;
  - b) massa massima al decollo non superiore a 472,5 kg, se provvisti di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
  - c) massa massima al decollo non superiore a 495 kg per gli apparecchi VDS ad ala fissa, anfibi o idrovolanti, ed elicotteri con galleggianti, purché, senza galleggiante installato, rispettino la massa massima di cui alla lettera a);
  - d) velocità di stallo o velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio non superiore a 35 nodi di velocità calibrata per gli apparecchi VDS ad ala fissa.
- 5) Autogiro monoposto e biposto aventi le seguenti caratteristiche:
  - a) massa massima al decollo non superiore a 560 kg.

sportivo” distingue, in particolare, tra: *apparecchi VDS* (quelli equipaggiati con motore); *apparecchi avanzati* (gli apparecchi VDS che abbiano alcune specificità tecniche indicate espressamente dall’art. 8 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica n. 133/2010); *apparecchi per il volo libero* (deltaplani, parapendio, ovvero ogni altro mezzo privo di motore con decollo a piedi).

Fra i compiti che il decreto legislativo n. 66/1999 ha assegnato all’ANSV c’è anche quello di monitorare gli incidenti occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo (VDS), ovvero a quei mezzi individuati dalla citata legge n. 106/1985 (deltaplani, ultraleggeri, parapendio, ecc.).

L’art. 743, comma 4, del codice della navigazione, così come modificato dall’art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, ha previsto che «Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell’allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice». Contestualmente è stato modificato l’art. 1, comma 1, della legge n. 106/1985. Pertanto, oggi, gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, diversamente dal passato, sono considerati aeromobili.

Il citato decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, esentando gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo dall’applicazione del libro I, parte II, del codice della navigazione, relativo all’ordinamento amministrativo della navigazione, ha continuato a sottrarli alla normativa codicistica in materia di inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici.

Novità significative in materia ha introdotto l’art. 5, paragrafo 1, del regolamento UE n. 996/2010, il quale prescrive che siano sottoposti ad inchiesta di sicurezza gli incidenti e gli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili diversi da quelli specificati nell’allegato II del regolamento UE n. 216/2008 del 20 febbraio 2008. In sostanza, non è previsto l’obbligo di inchiesta per gli incidenti e per gli inconvenienti gravi occorsi ad alcune categorie di aeromobili, tra cui quelli con una massa massima al decollo non superiore ad un determinato valore indicato espressamente nel predetto allegato II (categoria in cui rientrano in Italia gli aeromobili appunto classificabili come apparecchi per il volo da diporto o sportivo ai sensi dell’allegato tecnico alla legge 25 marzo 1985 n. 106). Tuttavia, il paragrafo 4 del medesimo art. 5 rimette espressamente alle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile la decisione (la discrezionalità) se indagare anche su eventi occorsi ad aeromobili per i quali non sussista l’obbligo di inchiesta, quando ciò consenta di trarre insegnamenti sul piano della sicurezza.

Nello specifico, si evidenzia che, ancorché sia auspicabile, in un’ottica di prevenzione, poter effettuare le inchieste di sicurezza anche sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, le attuali risorse finanziarie ed umane dell’ANSV non



lo consentono; conseguentemente, qualora cambi il quadro di riferimento (cioè vengano concesse all'ANSV tutte le risorse di cui necessita), la stessa si attiverà per effettuare le inchieste di sicurezza anche sugli eventi occorsi a questa tipologia di mezzi. Alla luce di quanto testé rappresentato, l'ANSV, in virtù di quanto previsto dall'art. 5, paragrafo 1, del regolamento UE n. 996/2010, continuerà pertanto ad astenersi dall'effettuare inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo, limitandosi al monitoraggio degli incidenti.

Ciò premesso, va comunque rappresentato, anche in occasione del presente *Rapporto informativo*, che avere un quadro completo ed esatto della situazione della sicurezza del volo nel settore in questione continua a non essere agevole per molteplici ragioni.

La difficoltà di una raccolta capillare dei dati è dovuta anche al fatto che tale attività si svolge al di fuori degli aeroporti, in aree o campi di volo difficilmente assoggettabili ad una vigilanza di tipo istituzionale. Gli unici eventi di cui pertanto è possibile venire sempre a conoscenza sono di solito quelli che abbiano comportato decessi o lesioni gravi.

Per avere comunque un quadro indicativo, anche se parziale, della situazione, l'ANSV ha ritenuto opportuno, in un'ottica di collaborazione, confrontare i dati in proprio possesso con quelli dell'Aero Club d'Italia, istituzione pubblica cui fa riferimento, per legge, il settore in questione ed a cui compete, in particolare, rilasciare gli attestati di idoneità al pilotaggio, identificare i mezzi, sovrintendere all'attività preparatoria<sup>42</sup>.

Per quanto concerne i dati in materia, si segnala che quelli presenti nella banca dati ANSV si basano sulle segnalazioni pervenute dalle Forze dell'ordine (soprattutto da parte dell'Arma dei Carabinieri) e dai fornitori dei servizi ATS, mentre quelli disponibili presso l'Aero Club d'Italia si basano, come da quest'ultimo sottolineato, su informazioni informali.

L'Aero Club d'Italia, con riferimento al 2014, ha fornito i seguenti dati, precisando che si tratta di dati sostanzialmente attendibili soltanto per quanto concerne gli incidenti mortali.

---

<sup>42</sup> Alla fine del 2014 il numero di attestati di idoneità al pilotaggio complessivamente rilasciati dall'AeCI ammontava a 51.143, con una stima di circa 12.000 piloti in attività per quanto concerne il VDS con motore e di circa 10.000 per il volo libero. In particolare, nel solo 2014, sono stati rilasciati 1596 attestati di idoneità al pilotaggio.

Per quanto concerne invece i mezzi, alla stessa data ne erano stati identificati (il dato riguarda soltanto gli apparecchi provvisti di motore, che sono assoggettati a registrazione presso l'AeCI) 12.148, di cui 1012 nella categoria degli apparecchi qualificati "avanzati". In particolare, nel solo 2014, sono stati identificati 363 apparecchi. Di questi 12.148 apparecchi, l'AeCI ne stima in circolazione circa 8000. In termini di ore volate, la stima dell'AeCI, limitatamente al VDS con motore, si aggira sulle 250.000 ore all'anno.

Le dimensioni della realtà VDS sono ancor più apprezzabili se confrontate con i numeri dell'aviazione da turismo "tradizionale", quella, cioè, che non beneficia del regime normativo più favorevole introdotto dalla citata legge n. 106/1985. Stando sempre ai dati dell'AeCI, gli aeromobili (velivoli a motore, alianti, motoalianti, elicotteri) di proprietà o in esercizio agli aero club federati allo stesso AeCI ammontano a 377 unità (in questo numero non sono conteggiati gli aeromobili da turismo immatricolati in Italia di proprietà o in esercizio di soggetti diversi dagli aero club, che però rappresentano un numero esiguo), che nel 2014 hanno svolto 69.227 ore di volo.

- VDS con apparecchi provvisti di motore (italiani): incidenti mortali 13, persone decedute 15 (13 piloti e 2 passeggeri);
- VDS con apparecchi provvisti di motore (stranieri): incidenti mortali 1, persone decedute 2 (pilota e passeggero);
- VDS con apparecchi sprovvisti di motore (volo libero): incidenti mortali 6, persone decedute 6.

Nel fornire i citati dati l'Aero Club d'Italia sottolinea come non sia possibile calcolare il rateo degli incidenti mortali rispetto alle ore di volo svolte, in quanto non è prevista la loro registrazione.

#### VDS A MOTORE 2002/2014

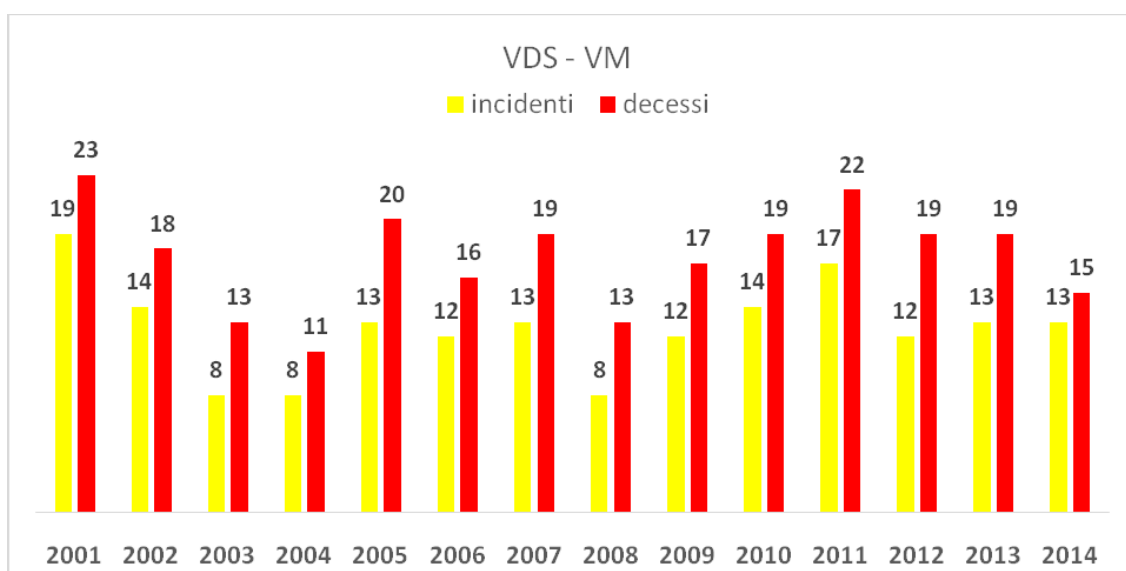


Grafico fonte Aero Club d'Italia: in giallo gli incidenti mortali, in rosso il numero dei decessi.

Per quanto concerne l'ANSV, a quest'ultima sono complessivamente pervenute 26 segnalazioni di eventi occorsi in Italia ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

Delle 26 segnalazioni pervenute, 17 eventi, alla luce delle vigenti definizioni, sarebbero classificabili come incidenti.

## 10. Attività dei laboratori ANSV

Di seguito viene fornito un riepilogo dell'attività svolta dai laboratori dell'ANSV.

Nel corso del 2014 – al fine di mantenere i laboratori dell'ANSV (in particolar modo quello CVR/FDR<sup>43</sup>) costantemente aggiornati sia dal punto di vista *hardware* sia dal punto di vista *software* – si è proceduto con l'aggiornamento del *software* denominato ADLP (Audio & Data Link Player) alla nuova versione 3.3: tale aggiornamento permetterà agli equipaggiamenti presenti nei laboratori di continuare ad operare con standard qualitativi e di efficienza elevati.

Continuano inoltre gli studi per l'approvvigionamento di “Accident Investigation Kit” relativi a registratori di volo di nuova generazione.

Il livello di capacità operativa raggiunto dall'ANSV ha permesso di effettuare, in autonomia, le operazioni di scarico dati e relativa analisi riassunte nella tabella sottostante, senza la necessità di ricorrere a soggetti terzi per la effettuazione delle operazioni in questione.

Numero operazioni	Tipologia attività
2	Attività analisi e studio per difformità su dati CVR
7	<i>Download</i> FDR-CVR
4	Attività di studio/analisi di laboratorio
4	<i>Data analysis</i>
1	Attività di decodifica richiesta all'ANSV da organismo investigativo straniero

Nel 2014 si è registrata una contrazione del carico di lavoro dei laboratori, riconducibile, principalmente, alla riduzione, rispetto all'anno 2013, del numero di inchieste di sicurezza aperte relativamente, soprattutto, all'aviazione commerciale.

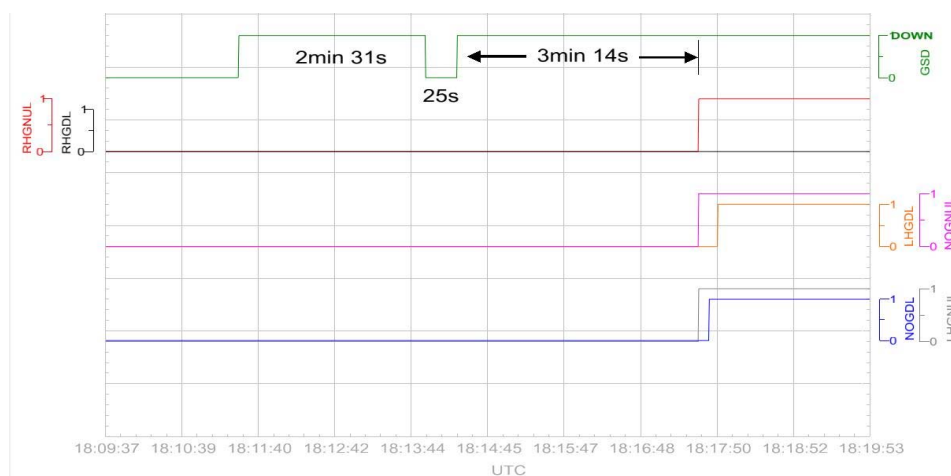
<sup>43</sup> CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio.  
FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo.

Nel 2014, l'organismo investigativo austriaco (VERSA) ha chiesto ed ottenuto l'ausilio dell'ANSV per effettuare la decodifica dei dati provenienti dal registratore di volo di un Boeing B737-800, su cui si era registrato un problema di pressurizzazione.

Nel mese di agosto 2014 è stato analizzato un apparato CVR proveniente da un A320 il cui contenuto appariva non in linea con le normative aeronautiche in vigore per l'aviazione commerciale, in termini di durata dei *file* di registrazione. Sono state quindi applicate due differenti procedure di acquisizione dei suddetti *file*, che hanno permesso di stabilire con certezza le cause di tale anomalia.

Il 9 aprile 2014, presso l'EASA, in occasione del tradizionale “*Annual Coordination Meeting with the European Civil Aviation Safety Investigation Authorities*”, personale ANSV ha effettuato, come già anticipato in altra parte del presente *Rapporto informativo*, una presentazione dal titolo “*A320 MLG Door Actuator Investigations*”, finalizzata ad illustrare le criticità (malfunzionamenti dei martinetti MLGDA<sup>44</sup>) individuate in occasione di due incidenti sostanzialmente analoghi occorsi in Italia ad Airbus 320, rispettivamente l'8 giugno ed il 29 settembre 2013. In tale occasione è stato evidenziato il fatto che l'analisi effettuata sui dati FDR ha permesso di riscontrare la inefficacia (nei due casi specifici) dei controlli PFR<sup>45</sup> posti in essere dal costruttore al fine di cercare di identificare una incipiente avaria.

Tale analisi è stata effettuata in assenza del parametro che indicava l'apertura/chiusura del portellone stesso, ovvero risalendo alle tempistiche di cui sopra attraverso i parametri relativi alla completa estrazione/retrazione del carrello, nonché ad altre considerazioni di natura tecnica.



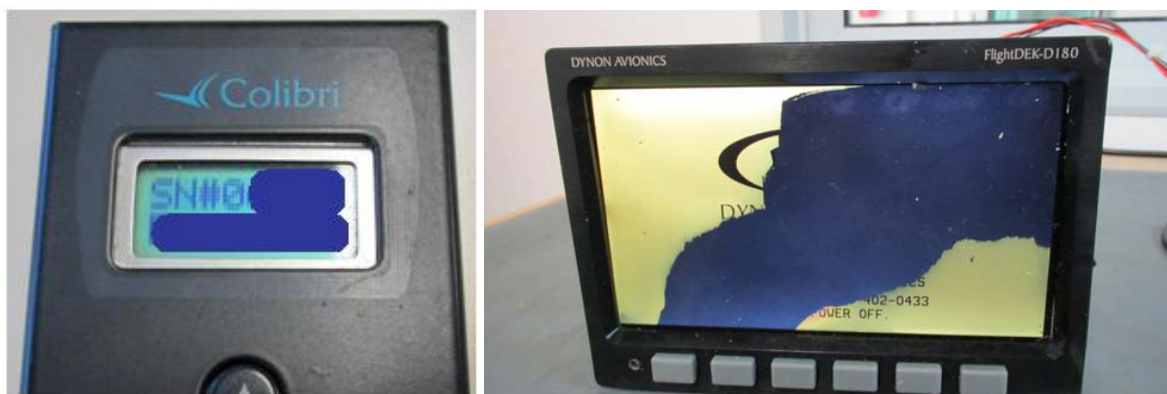
**Analisi FDR su tempo di attuazione/retrazione carrelli.**

<sup>44</sup> MLGDA: Main Landing Gear Door Actuator.

<sup>45</sup> PFR: Post Flight Report.

Un'altra significativa analisi è stata effettuata sui dati di un FDR di vecchia generazione, in cui erano disponibili soltanto 5 parametri, che ha comportato la necessità di effettuare il calcolo di parametri aggiuntivi che potessero supportare o meno le evidenze tecniche acquisite dal team investigativo. Nel caso specifico, partendo dai parametri disponibili e chiaramente dalla correlazione col tempo, sono stati ricavati ulteriori parametri, tra i quali la *vertical speed* ed il *bank angle*. Va al riguardo evidenziato che tali parametri, proprio perché calcolati, devono essere impiegati nei limiti delle ipotesi alla base della simulazione matematica utilizzata. Per tale motivo, tali parametri vengono corredati da una relazione di laboratorio che ne circoscrive il campo di validità.

Anche nel 2014 i laboratori dell'ANSV sono stati impegnati nello scarico, valutazione sulla validità ed analisi di dati provenienti da apparati dotati di memoria presenti su aeromobili, ma non progettati specificatamente per l'*accident investigation*.



**Apparati aventi memoria interna.**

Tali apparati sono per lo più installati su aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva ed i dati ricavabili dagli stessi sono spesso molto utili per la corretta ricostruzione degli eventi. Nella figura successiva, ad esempio è visualizzata la comparazione delle traiettorie di atterraggio di tre alianti sulla stessa pista, effettuata utilizzando i dati contenuti nei *data logger* presenti a bordo.

Operazioni simili sono state effettuate anche su apparati della tipologia "navigatori", portatili e non.



**Traccia degli ultimi istanti di volo.**

Sempre relativamente allo svolgimento dell'attività investigativa, i laboratori ANSV hanno anche coordinato e supervisionato la effettuazione di esami di componenti e propulsori presso soggetti esterni all'ANSV.

# **ALLEGATO “A”**

## **RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA (di maggior interesse generale)**

## ***Runway incursion* sugli aeroporti italiani.**

### **Raccomandazione ANSV-4/SA/4/14**

**Motivazione:** alla luce degli approfondimenti effettuati in materia di *runway incursion* e delle evidenze acquisite nell'ambito di alcune inchieste di sicurezza è emersa nuovamente la necessità che i mezzi di superficie operanti su una RWY debbano essere dotati anche di apparati radio che possano operare, per lo meno in ascolto, sui canali VHF utilizzati dalle TWR/AFIU per consentire alle persone che operano con i predetti mezzi di superficie di avere cognizione delle comunicazioni intercorrenti tra il competente ente ATC e gli aeromobili in decollo ed in atterraggio.

**Destinatari:** ENAC ed Aeronautica militare (per quanto concerne gli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile).

**Testo:** l'ANSV reitera la raccomandazione di sicurezza ANSV-5/2150-11/2/I/12. In particolare, raccomanda fortemente che, soprattutto sugli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, tutti i mezzi di superficie destinati ad operare per qualsiasi ragione su una RWY, a prescindere che si tratti di mezzi appartenenti a soggetti pubblici o privati, siano dotati di apparati radio che possano operare anche sui canali VHF utilizzati dalle TWR/AFIU, così da consentire al personale presente a bordo di ascoltare le comunicazioni terra-bordo-terra intercorrenti tra il competente ente ATC e gli aeromobili in decollo ed in atterraggio.

### **Raccomandazione ANSV-5/SA/5/14**

**Motivazione:** dagli approfondimenti condotti dall'ANSV è emerso che non tutte le persone fisiche che, a vario titolo, siano chiamate ad operare, nell'assolvimento dei rispettivi compiti, su una RWY hanno le conoscenze adeguate per poter agire in un ambiente operativo altamente critico (appunto la RWY), dove la *safety* deve essere assicurata in maniera incondizionata e disciplinata, a prescindere che le suddette persone facciano capo a soggetti pubblici o privati operanti in ambito aeroportuale.

La vigente normativa (in particolare artt. 705 e 718 cod. nav.) non agevola il perseguimento della predetta necessità (cioè che su una RWY la *safety* debba essere assicurata in maniera incondizionata e disciplinata): in particolare, tale normativa non assoggetta i soggetti pubblici operanti negli aeroporti ad un coordinamento cogente posto in capo ad un unico e ben definito soggetto (che ragionevolmente dovrebbe identificarsi proprio nell'ENAC, in quanto soggetto pubblico che, ai sensi dell'art. 687 cod. nav., agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile). Poiché le *runway incursion* possono mettere a rischio la pubblica incolumità, diventa necessario che le esigenze di prevenzione degli incidenti aerei prevalgano in maniera indiscutibile su ogni altra esigenza, per cui si rende assolutamente



necessario che tutte le persone fisiche che, a vario titolo, siano chiamate ad operare, nell'assolvimento dei rispettivi compiti, su una RWY, abbiano le conoscenze adeguate per poter agire in un ambiente operativo altamente critico. La valutazione del possesso di tali conoscenze, correlate appunto al fatto di dover operare in un ambiente operativo altamente critico e con proprie specificità come è la RWY, non può che essere rimessa allo Stato, nello specifico attraverso l'ENAC (soggetto pubblico), che dovrebbe farsene carico in prima persona.

Per quanto concerne gli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile, il perseguimento dell'obiettivo della presente raccomandazione di sicurezza potrà essere rimesso a specifici accordi tra l'ENAC e l'Aeronautica militare.

**Destinatari:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'interno (Dipartimento della pubblica sicurezza e Dipartimento dei Vigili del fuoco), ENAC, Aeronautica militare.

**Testo:** l'ANSV raccomanda che tutte le persone fisiche che, a vario titolo, siano nella necessità di operare, per svolgere specifiche attività, su una RWY, a prescindere che si tratti di personale facente capo ad un soggetto pubblico o ad un soggetto privato, debbano conseguire una abilitazione specifica, che ne attesti in maniera obiettiva la capacità di interessare un ambiente operativo altamente critico (la RWY), dove la *safety* deve essere assicurata in maniera incondizionata e disciplinata. Ai fini del conseguimento della citata specifica abilitazione le predette persone fisiche dovrebbero: seguire gli stessi corsi di formazione ed essere sottoposti ad un esame effettuato dall'ENAC; avere una accertata conoscenza della lingua inglese; avere una conoscenza della fraseologia standard utilizzata nelle comunicazioni terra-bordo-terra, con particolare riferimento a quella di diretto interesse delle operazioni aeroportuali; essere adeguatamente sensibilizzate sul contesto di protezione operativa caratterizzante appunto una RWY.

#### **Raccomandazione ANSV-6/SA/6/14**

**Motivazione:** all'accadimento delle *runway incursion* contribuisce spesso anche il *layout* aeroportuale.

**Destinatario:** ENAC.

**Testo:** l'ANSV raccomanda di effettuare una ricognizione dei *layout* aeroportuali per verificare la possibilità di apportare agli stessi delle modifiche migliorative che riducano la possibilità di accadimento delle *runway incursion*. In tale contesto si raccomanda di rivedere anche i percorsi veicolari, per facilitare la movimentazione dei mezzi di superficie senza interferenze con l'attività di volo.

**Raccomandazione ANSV-7/SA/7/14**

**Motivazione:** l'esistenza di alcune tecnologie già esistenti favorisce la prevenzione delle *runway incursion*. Il fatto che quanto proposto con la presente raccomandazione di sicurezza non sia ancora suggerito dall'EAPPRI (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions) non pare comunque precludere la possibilità di implementarla, quanto meno a livello sperimentale, proprio per cercare di ridurre il più possibile la problematica delle *runway incursion*.

**Destinatario:** ENAC.

**Testo:** l'ANSV raccomanda di valutare la possibilità di equipaggiare tutti i mezzi di superficie destinati ad operare su una RWY con transponder modo S, così da consentirne la piena integrazione con il sistema A-SMGCS su quegli aeroporti dove quest'ultimo sia già operativo o ne sia prevista l'attivazione.

## **Incidente occorso all'aeromobile A319 marche di identificazione EI-EDM, sull'aeroporto di Palermo Punta Raisi, il 24 settembre 2010**

### **RACCOMANDAZIONE ANSV ANSV-8/1836-10/8/A/14**

**Motivazione:** l'assistente di volo seduto sulla posizione 2L dichiarava che, durante l'impatto del velivolo con il suolo, aveva riportato alcune contusioni alla testa ed al torace a causa del violento urto contro un armadietto contenitore della sedia a rotelle (*wheelchair*), posto proprio di fronte al suo sedile. Ciò era avvenuto nonostante l'assistente stesse seduto con le cinture allacciate, anche se con il busto in posizione completamente piegata in avanti e con le cinghie per le spalle alla massima estensione, nel tentativo di guardare all'esterno dell'aeromobile attraverso l'oblò della porta 2R. Una verifica sulle cinghie per le spalle e sulle "*inertia reel*" del sedile *cabin crew* 2L ha consentito di accertare la loro perfetta efficienza e che la manutenzione era stata eseguita regolarmente come da norme di certificazione. Un approfondimento in merito all'installazione dell'armadietto in questione, per altro presente anche su altri aeromobile della flotta dell'operatore coinvolto nell'incidente, ha consentito di accertare che tale operazione era stata effettuata negli USA nel 2005 da un precedente proprietario del velivolo. La modifica apportata sulla sistemazione logistica dei contenitori a bordo dell'aeromobile era stata proposta ed approvata dalla FAA tramite il FORM 8110-3 nr. 080-2424-05 del 21 marzo del 2005. Una ulteriore indagine ha consentito di constatare che l'armadietto in questione non era dotato di rivestimento protettivo sulle cerniere metalliche e sui bordi, come previsto dalla normativa in vigore. Inoltre, non erano rispettate le disposizioni della EASA CS 25.785 "*Seats, berths, safety belts and harnesses*", che, agli *item* (b), (d) e (k) prescrive rispettivamente:

«(b) Each seat, berth, safety belt, harness, and adjacent part of the aeroplane at each station designated as occupiable during take-off and landing must be designed so that a person making proper use of these facilities will not suffer serious injury in an emergency landing as a result of the inertia forces specified in CS 25.561 and CS 25.562.»;

«(d) [*omissis*] Each occupant of any other seat must be protected from head injury by a safety belt and, as appropriate to the type, location, and angle of facing of each seat, by one or more of the following:

- (1) A shoulder harness that will prevent the head from contacting any injurious object.
- (2) The elimination of any injurious object within striking radius of the head.
- (3) An energy absorbing rest that will support the arms, shoulders, head and spine.»;

«(k) Each projecting object that would injure persons seated or moving about the aeroplane in normal flight must be padded.».

Pur ritenendo che la posizione tenuta dall'assistente di volo durante l'atterraggio, con il busto completamente in avanti, non fosse conforme alle norme di sicurezza, non si può far a meno di evidenziare che il contenitore della sedia a rotelle, posto a pochi centimetri di distanza di fronte al sedile dell'AV 2L, possa costituire un pericolo per la sua incolumità.

**Destinatari:** EASA, FAA.

**Testo:** considerati gli aspetti relativi alla sopravvivenza dell'assistente di volo seduto sulla posizione 2L in occasione di un atterraggio di emergenza a causa della presenza dell'armadietto contenitore della sedia a rotelle (*wheelchair*) e tenuto conto di quanto previsto dalla normativa di riferimento (CS25.785 e FAR25.785), l'ANSV raccomanda di rivedere la posizione del suddetto armadietto contenitore della sedia a rotelle, al fine di evitare condizioni non sicure.

## **ALLEGATO “B”**

**Relazione ex art. 6, comma 2, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18**  
**(disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento UE n. 996/2010)**



## RELAZIONE

### ex art. 6, comma 2, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 6, comma 2, decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18, l'ANSV riferisce in ordine all'applicazione del decreto legislativo in questione e sulle sanzioni irrogate nell'anno 2014.

#### 1. Premessa.

Sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 48 del 26 febbraio 2013 è stato pubblicato il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18, recante la “Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE”.

L'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 ha infatti prescritto che gli Stati membri dell'Unione europea «prevedano norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione» del regolamento in questione, precisando, altresì, che le sanzioni da irrogare siano «effettive, proporzionate e dissuasive».

Il legislatore dell'Unione europea, nelle premesse del regolamento in questione, ha precisato, nel *considerando* n. 35, che «Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità.».

In sostanza, il legislatore dell'Unione europea – anche alla luce dell'esperienza maturata in sede di applicazione della oggi abrogata direttiva 94/56/CE – ha ritenuto opportuno che fosse sanzionata da parte degli Stati membri una serie di comportamenti, attivi od omissivi, in grado di penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza condotte dalle rispettive autorità investigative nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile (in Italia, tale autorità è l'ANSV).

Le sanzioni richiamate dal regolamento UE n. 996/2010 sono essenzialmente mirate a costituire un deterrente nei confronti di chi, con il proprio comportamento, arrechi in vario modo pregiudizio allo

svolgimento delle inchieste di sicurezza, palesando così insensibilità verso le problematiche della sicurezza del volo e della prevenzione in campo aeronautico.

Le sanzioni cui fa riferimento il regolamento UE n. 996/2010 non puniscono chi abbia provocato l'evento o contribuito al suo accadimento, ma sanzionano soltanto quei comportamenti che, come detto in precedenza, finiscano per impedire o penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.

Tra i comportamenti che il legislatore dell'Unione europea ha ritenuto meritevoli di sanzione è ricompresa l'omessa tempestiva comunicazione all'autorità investigativa competente (in Italia l'ANSV) del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, in quanto tale omissione può costituire un grave pregiudizio al regolare avvio della prescritta inchiesta di sicurezza.

In merito, l'art. 9 (*Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi*) del regolamento UE n. 996/2010 prescrive, al paragrafo 1, quanto segue: «1. Qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all'autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l'incidente o l'inconveniente grave.».

Come precisato dall'art. 2 (*Definizioni*) del citato regolamento UE, con il termine *persona coinvolta* si intendono i seguenti soggetti:

- il proprietario, un membro dell'equipaggio, l' esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave;
- qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio;
- qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile;
- il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile;
- il personale dell'EASA.

Il comportamento sanzionato è quindi l'omessa tempestiva comunicazione dell'incidente o dell'inconveniente grave. È di tutta evidenza come il regolamento UE n. 996/2010 abbia esteso il numero dei soggetti tenuti, per legge, in Italia, a comunicare all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (l'ANSV) l'accadimento di incidenti e inconvenienti gravi. Tale obbligo, alla luce di quanto previsto dal suddetto regolamento UE, non grava più soltanto sui soggetti istituzionali, ma grava oggi anche direttamente sugli operatori del settore ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* (fatta salva la possibilità di una comunicazione cumulativa, prevista dall'art. 4, comma 3, del d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18).

Le sanzioni in questione riguardano esclusivamente la violazione del regolamento UE n. 996/2010.

In sintesi, il menzionato decreto legislativo n. 18/2013 prevede quanto segue.

- I soggetti passibili di sanzioni (art. 2) si identificano con quelli ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.
- L'ANSV è il soggetto preposto all'applicazione del decreto legislativo in questione ed all'irrogazione delle sanzioni ivi previste (art. 3, comma 1).
- Il procedimento sanzionatorio per l'irrogazione delle sanzioni, una volta definito dall'ANSV, è sottoposto all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che, sul testo proposto, dovrà assumere il parere del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 3, comma 2).
- Le violazioni contemplate dal decreto legislativo, passibili di sanzioni, sono sostanzialmente quelle individuate dal legislatore dell'Unione europea nel *considerando* n. 35 del regolamento UE n. 996/2010 (art. 4, comma 1).
- Le sanzioni previste dal decreto legislativo sono sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il fatto costituisca reato (art. 4, comma 1).
- Gli importi delle sanzioni sono aggiornati ogni due anni (art. 5).
- I proventi delle sanzioni sono versati direttamente all'entrata del bilancio dello Stato (art. 6), non all'ANSV.

Il citato procedimento sanzionatorio, connesso alle violazioni di cui all'art. 4 del decreto legislativo n. 18/2013, è stato deliberato dal Collegio dell'ANSV con la deliberazione n. 51/2013 ed approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con decreto del Segretario generale del 23 ottobre 2013, previa acquisizione dei prescritti pareri. Il procedimento in questione è disponibile nel sito web dell'ANSV ([www.ansv.it](http://www.ansv.it)), nella cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio".

Il 2014, a seguito dell'approvazione sul finire del 2013 del predetto procedimento sanzionatorio, si può quindi considerare come il primo anno di applicazione delle disposizioni contemplate dal decreto legislativo n. 18/2013.

L'entrata in vigore di norme nuove impone sempre grande cautela ed attenzione in sede di relativa applicazione, soprattutto nel caso in cui le norme emanate comportino, come nel caso in questione, l'applicazione di sanzioni. Per questo motivo, l'ANSV ha dato ai propri tecnici investigatori delle precise linee guida in materia, al fine di evitare che una applicazione non adeguatamente ponderata del decreto legislativo in questione finisca per disattendere gli obiettivi di fondo che il legislatore



dell'Unione europea e quello nazionale si sono ripromessi di perseguire, rispettivamente con l'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 e con il conseguente decreto legislativo n. 18/2013.

Al fine di favorire la massima comprensione del decreto legislativo n. 18/2013 e dare indicazioni puntuali sulle modalità di interfaccia con l'ANSV, è stata predisposta una specifica nota informativa, appostata anch'essa nel predetto sito web istituzionale, cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio".

## **2. Applicazione nell'anno 2014 del decreto legislativo n. 18/2013.**

Grazie all'opera di sensibilizzazione svolta dall'ANSV nei confronti delle istituzioni e degli operatori del comparto aeronautico in ordine all'applicazione delle disposizioni contenute nel regolamento UE n. 996/2010, nel 2014 non si è posta la necessità di irrogare le sanzioni previste dal decreto legislativo n. 18/2013, in quanto non si sono concretizzati comportamenti, da parte delle *persone coinvolte* di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010, finalizzati ad impedire o penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.

In particolare, il primo anno di applicazione della normativa in esame ha confermato la infondatezza delle preoccupazioni, manifestate da taluno in sede di approvazione del decreto legislativo n. 18/2013, in ordine a quanto previsto dall'art. 4, comma 1, lettera a), del medesimo decreto legislativo<sup>46</sup>.

A tal proposito va positivamente evidenziato che le *persone coinvolte* (in sostanza le istituzioni e gli operatori del comparto aeronautico) hanno colto lo spirito della disposizione in questione, che deriva dalla previsione di cui all'art. 9 (*Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi*) del regolamento UE n. 996/2010, consistente nel mettere l'ANSV in grado, in caso di incidente/inconveniente grave, di attivarsi tempestivamente e di dare le disposizioni necessarie per evitare che vadano compromesse evidenze importanti per l'inchiesta di sicurezza.

In ogni caso l'ANSV, nel monitorare l'osservanza della disposizione in questione da parte delle *persone coinvolte*, ha sempre tenuto conto delle situazioni operative contingenti e delle molteplici problematiche che investono un operatore nella immediatezza dell'accadimento di un incidente/inconveniente grave.

---

<sup>46</sup> L'art. 4 (*Violazioni e sanzioni amministrative*), comma 1, lettera a), così recita: « a) ai soggetti di cui all'articolo 2 che, avuta conoscenza, nell'esercizio delle proprie funzioni, del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, non ne informino l'Agenzia immediatamente, ossia entro sessanta minuti, direttamente o attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, si applica la sanzione amministrativa da tremila euro a dodicimila euro.»

In tale contesto va segnalato che si è rivelata anche molto utile la previsione – suggerita e poi fortemente sostenuta dall'ANSV nel corso dei lavori parlamentari – contemplata dal comma 3<sup>47</sup> del medesimo art. 4, che senza dubbio ha contribuito ad agevolare in maniera significativa gli operatori del settore nell'osservanza delle disposizioni di legge.

---

<sup>47</sup> L'art. 4 (*Violazioni e sanzioni amministrative*), comma 3, così recita: «3. Nel caso di segnalazioni effettuate dai soggetti di cui all'articolo 2 attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, l'obbligo di segnalazione può essere assolto dall'organizzazione medesima, **anche in forma cumulativa, in nome e per conto dei citati soggetti, conformemente ad un apposito modello pubblicato dall'Agenzia** sul proprio sito internet.».

PAGINA BIANCA



\*170150019680\*