

ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **LXXV**

n. **1**

R A P P O R T O

SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(Anno 1999)

(Articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(Berlusconi)

Trasmesso alla Presidenza il 28 gennaio 2002

INDICE

—

1. Premessa	<i>Pag.</i>	5
2. Inquadramento istituzionale dell'Agenzia	»	5
3. Obiettivi dell'Agenzia nel breve-medio termine	»	6
3.1. Operatività dell'Agenzia	»	7
3.2. Definizione di una strategia comune nel campo della sicurezza del volo	»	11
3.3. Trasparenza dell'Agenzia	»	12
4. Problemi da risolvere	»	13

ANNO 1999
RAPPORTO INFORMATIVO SULL'ATTIVITA' SVOLTA DALL'AGENZIA
predisposto ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera b, D.L.vo n. 66/1999

1. Premessa.

Il presente Rapporto informativo, deliberato dal Collegio dell'Agenzia nella riunione del 24 marzo 2000, è predisposto in ossequio al disposto di cui all'art. 6, comma 2, lettera b, D.L.vo 25 febbraio 1999, n. 66.

In deroga alla previsione di legge, secondo cui il Rapporto in questione andrebbe riferito all'attività svolta dall'Agenzia nel periodo 1 gennaio-31 dicembre dell'anno precedente, è parso opportuno - stante il fatto che l'insediamento degli organi dell'Agenzia è avvenuto soltanto sul finire del 1999 - estendere il periodo preso in considerazione dal presente Rapporto anche ai primi mesi del 2000, onde fornire un quadro più completo sulle iniziative sin qui adottate per avviare l'attività dell'Agenzia medesima, nonché sui problemi incontrati, per la soluzione di una parte dei quali si profila la necessità di un intervento del legislatore a modifica del citato D.L.vo n. 66/1999.

2. Inquadramento istituzionale dell'Agenzia.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è stata istituita con il D.L.vo 25 febbraio 1999, n. 66, pubblicato nella gazzetta ufficiale, serie generale n. 67, del 22 marzo 1999.

Il procedimento di nomina degli organi si è completato e perfezionato con la registrazione da parte della Corte dei conti, in data 18 novembre 1999, dei relativi decreti.

Gli organi risultano così costituiti.

- Presidente: Bruno Franchi (DPR 14 ottobre 1999).
- Componenti del Collegio: Luciano Battisti, Franco Lodi, Corrado Perna, Franco Persiani (DPCM 14 ottobre 1999).
- Segretario generale: Bruno Brancato (DPCM 29 luglio 1999).
- Componenti del Collegio dei revisori dei conti: Silvano Marcozzi (presidente), Filiberto Iezzi (componente effettivo), Antonio Perrelli (componente effettivo), Rosa Grimaccia (componente supplente), Angelo Vincenzo Pinti (componente supplente), Angelo Sanseverino (componente supplente) (DPCM 30 settembre 1999).



Per Copia Contornata

IL PRESIDENTE
Prof. Bruno Franchi

I suddetti organi si sono ufficialmente insediati il 29 novembre 1999, immediatamente dopo la notifica dell'avvenuta registrazione dei decreti da parte della Corte dei conti.

La missione esclusiva dell'Agenzia - che è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è dotata di personalità giuridica nonché di autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria (art. 1, D.L.vo n. 66/1999) - consiste nella salvaguardia della pubblica incolumità, attraverso un'attività mirata a migliorare la sicurezza del volo.

L'Agenzia non è un ente di gestione del sistema aviazione civile (mentre lo sono il Ministero dei trasporti e della navigazione, l'ENAC, l'ENAV e l'Aero Club d'Italia), ma si colloca in posizione di terzietà rispetto allo stesso.

In particolare, dal combinato disposto delle norme di cui al D.L.vo n. 66/1999 emerge che all'Agenzia sono state attribuite sostanzialmente tre funzioni, che possono così riassumersi.

a) *Attività di studio e di indagine finalizzata a fornire indicazioni in un'ottica di prevenzione;* ciò finisce inevitabilmente per tradursi in un'attività di monitoraggio dello stato della sicurezza del volo a livello nazionale, mirata essenzialmente alla individuazione di eventuali carenze presenti nel sistema aviazione civile, da segnalare agli enti di gestione del sistema stesso (Ministero dei trasporti e della navigazione, ENAC, ENAV, Aero Club d'Italia) al fine della loro rimozione.

b) *Attività di investigazione* (che si traduce, attraverso alcuni atti formali, in un'attività di decisione nel momento in cui vengono deliberate le relazioni e i rapporti d'inchiesta) sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi capitati ad aeromobili, finalizzata esclusivamente alla individuazione delle cause che hanno determinato l'evento.

c) *Attività di indirizzo* attraverso l'elaborazione, sulla base delle attività di cui ai due punti precedenti, di raccomandazioni, proposte e atti diversi mirati alla salvaguardia ed al miglioramento degli standard di sicurezza.

Inoltre, ove richiesto, ferme restando le rispettive attribuzioni, l'Agenzia può essere chiamata a collaborare con l'Autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste correlate a fatti aeronautici di qualunque tipo (art. 3, comma 3, lettera b, D.L.vo n. 66/1999).

3. Obiettivi dell'Agenzia nel breve-medio termine.

Gli organi dell'Agenzia si sono dati, nel breve-medio termine, tre obiettivi principali, che saranno più analiticamente esaminati di seguito.

3.1. Assicurare all'Agenzia l'operatività nel minor tempo possibile.

3.2. Elaborare, insieme agli altri soggetti del comparto aeronautico, una strategia comune nel campo della sicurezza del volo.

3.3. Garantire all'Agenzia la massima trasparenza, prima di tutto nei confronti del Parlamento, al fine di rafforzare la sua posizione di terzietà nei confronti del sistema aviazione civile.

3.1. Operatività dell'Agenzia.

Nel perseguimento di questo obiettivo l'Agenzia sta incontrando numerosi problemi, alcuni dei quali tipici di ogni ente pubblico di nuova istituzione.

a) Sede.

L'Agenzia, già all'indomani dell'insediamento dei suoi organi, si è attivata per l'individuazione, in Roma, dell'immobile destinato a diventare la sua sede definitiva. A questo proposito è maturata la convinzione che sia preferibile acquistare l'immobile in questione, stante una ricognizione di mercato limitata alla città di Roma che ha messo in luce la convenienza economica di tale orientamento rispetto al ricorso alla locazione. In particolare, dopo aver avuto la conferma formale della inesistenza di immobili in via di dismissione da parte del demanio pubblico rispondenti alle esigenze dell'Agenzia, è stata avviata una ricerca di mercato a largo raggio mirata appunto alla individuazione di un immobile che, oltre a rispondere a criteri di funzionalità e congruità economica, sia disponibile in tempi ragionevoli.

Parallelamente a questa azione di ricerca della sede definitiva, ci si è attivati presso il Ministero dei trasporti e della navigazione per l'attuazione della previsione di cui all'art. 16, comma 2, D.L. vo n. 66/1999, in virtù del quale lo stesso Ministero, per un anno a decorrere dall'insediamento del Collegio, è tenuto a mettere a disposizione dell'Agenzia le sue strutture. Sul punto è in atto una trattativa con lo stesso Ministero: in tale contesto l'Agenzia si è già incontrata con l'attuale Ministro, il quale ha dato disposizioni affinché venga trovata una soluzione accettabile per entrambe le parti, che al momento, tuttavia, non pare ancora profilarsi, per lo meno nei termini auspicati dall'Agenzia in relazione alle sue effettive necessità.

Alla data di predisposizione del presente Rapporto, l'Agenzia dispone soltanto di tre stanze (rispetto alla dozzina originariamente promessa) allocate presso il Gabinetto del Ministro in Piazza della Croce Rossa n. 1, le quali sono del tutto insufficienti per il funzionamento degli organi e non consentono l'ampliamento degli organici; conseguentemente l'avvio della operatività dell'Agenzia rischia di essere gravemente compromesso.

Perdurando questo stato di cose, l'Agenzia potrebbe vedersi costretta a rivedere le sue scelte - in attesa della individuazione della sede definitiva - optando per soluzioni alternative.

b) Personale.

Trattandosi di un ente di nuova istituzione, gli organi dell'Agenzia si sono insediati in assenza di personale di supporto. Per sopperire a questa carenza, in attesa di avviare le selezioni del personale destinato ad entrare nell'organico dell'Agenzia, si è fatto ricorso all'istituto del comando, chiedendo, alle rispettive amministrazioni di appartenenza, per un periodo iniziale di sei mesi (rinnovabile), un numero limitato di risorse provenienti prevalentemente dall'Amministrazione dei trasporti. Ci si sta comunque attivando — nonostante le resistenze e le difficoltà sollevate dalle rispettive Amministrazioni di appartenenza — per integrare l'attuale personale con altre unità comandate, destinate a ricoprire alcuni ruoli amministrativi indispensabili al corretto funzionamento dell'Agenzia.

Per quanto concerne invece il personale destinato ad entrare nella pianta organica dell'Agenzia, sono ormai in via di definitiva individuazione le professionalità necessarie all'ente per lo svolgimento dell'attività a regime, così da avviare le relative selezioni. A questo proposito sono già stati presi i dovuti contatti con il Dipartimento della funzione pubblica, anche in relazione alla necessità di avere dei chiarimenti in ordine al disposto di cui all'art. 8 D.L.vo n. 66/1999, che così come formulato non si presta ad un'agevole interpretazione.

V'è infine di aggiungere che proprio in relazione alle assunzioni del personale, il Collegio dell'Agenzia ha già manifestato l'intenzione di richiedere, soprattutto per quanto concerne il personale tecnico-investigativo, livelli di professionalità molto elevati, onde evitare di inflazionare posizioni strategiche con personale scarsamente qualificato, a danno della efficienza nonché dell'immagine nazionale e internazionale della stessa Agenzia.

c) Modello organizzativo.

L'individuazione del modello organizzativo rappresenta uno dei problemi più delicati, al quale gli organi dell'Agenzia hanno dedicato molta attenzione, consapevoli del fatto che un modello non idoneo potrebbe compromettere l'operatività dell'istituzione. Per questa ragione, studiate le diverse realtà straniere e tenuto necessariamente conto dei limiti indotti dall'ordinamento interno, si è optato - al fine di assicurare in tempi brevi una limitata operatività all'Agenzia - per la definizione di un modello organizzativo di partenza che, pur salvaguardando sia lo svolgimento dell'attività più propriamente di prevenzione (monitoraggio) che quella di investigazione relativa agli incidenti e agli inconvenienti, consenta un uso flessibile del personale, stante le limitate risorse umane a disposizione.

Tale modello, attualmente in fase di formalizzazione, è destinato ad evolversi - attraverso l'esperienza quotidiana - verso il modello organizzativo definitivo, una volta definite meglio le effettive esigenze strutturali ed operative dell'Agenzia.

d) Contratto ENAC.

In virtù del disposto di cui all'art. 8, comma 5, del D.L.vo istitutivo dell'Agenzia, al personale di quest'ultima si applicherà il trattamento giuridico ed economico stabilito per le corrispondenti qualifiche dell'ENAC.

Ciò premesso, tenuto conto che il contratto ENAC non è stato ancora definito e che i tempi per la sua definizione paiono ancora lunghi, l'Agenzia ha chiesto ufficialmente all'ENAC di partecipare al tavolo delle trattative per far presenti le specificità professionali, normative ed operative dell'Agenzia al fine di prevenire, nei limiti di una regolamentazione contrattuale, tensioni e conflitti derivanti da materie non regolate o da materie regolate senza aver però tenuto nel dovuto conto le specificità suddette. Sul punto l'ENAC non ha ancora fornito alcuna risposta, nonostante i ripetuti solleciti dell'Agenzia.

Il problema è decisamente delicato, in quanto le specificità normative e di inquadramento essenziali per l'operatività dell'Agenzia dovranno necessariamente trovare sede nel nuovo contratto ENAC ricorrendo, eventualmente, alla predisposizione di una parte o di un'area specifica.

Tuttavia, ove i tempi del negoziato fra ENAC e sindacati si dovessero allungare oltre termini ragionevoli o dovessero insorgere difficoltà insuperabili nella determinazione di una regolamentazione specifica aderente alle caratteristiche ed alle funzioni dell'Agenzia, non sarebbe da escludere, in prospettiva, d'intesa con i sindacati e previa modifica dell'attuale previsione normativa, un'autonomia contrattuale dell'Agenzia stessa.

e) Regolamenti per il funzionamento dell'Agenzia.

Le disposizioni di cui al D.L.vo n. 66/1999 non elencano in maniera dettagliata le fonti interne di riferimento di cui l'Agenzia si deve dotare per il proprio funzionamento, diversamente da quanto stabilito nelle leggi istitutive di altre istituzioni aeronautiche dove queste fonti non solo vengono espressamente previste ma anche minuziosamente descritte in ordine al loro iter formale di approvazione. In particolare, per quanto concerne l'Agenzia, il D.L.vo n. 66/1999 si limita a dire, all'art. 6, comma 2, lettera *f*, che il Collegio delibera i regolamenti concernenti l'organizzazione interna ed il funzionamento. Questa sostanziale differenza esistente tra gli ordinamenti delle altre istituzioni aeronautiche e quello dell'Agenzia consente a quest'ultima la massima flessibilità regolamentare, volutamente riconosciuta dal legislatore sulla base del suo *status* istituzionale e delle sue specificità operative.

L'Agenzia ha pertanto individuato — in questa fase di avvio — le prime fonti interne di cui dovrà necessariamente dotarsi per assicurare il funzionamento dell'ente, rinviando ad un secondo momento la individuazione e la elaborazione delle fonti destinate a disciplinare l'attività più strettamente tecnico-operativa.

In particolare, l'Agenzia si doterà dei seguenti strumenti normativi, fatte salve le considerazioni esposte nel successivo punto 4, lettera *d*:

- regolamento amministrativo-contabile (in via di definizione);
- regolamento interno di organizzazione e di funzionamento degli uffici (in via di elaborazione);
- regolamento del personale (si sta valutando se inglobarlo nel regolamento di organizzazione);
- regolamento di attuazione degli artt. 2 e 4 della L. 7 agosto 1990 n. 241 recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi (allo studio, in quanto trattandosi di materia alquanto delicata richiede un coordinamento con le disposizioni di cui all'art. 11 D.L.vo n. 66/1999 relativo alle informazioni non divulgabili).

f) Rapporti con l'Autorità giudiziaria.

Già all'indomani dell'insediamento degli organi, l'Agenzia ha preso contatto con il Ministero della giustizia per stabilire un corretto rapporto con l'Autorità giudiziaria ed eliminare così alla fonte possibili problemi che rischierebbero di compromettere l'efficacia dell'azione dell'Agenzia medesima. Quest'ultima, in particolare, ha individuato due problemi, sui quali si ritornerà al successivo punto 4, lettera *a*:

- quello di consentire agli investigatori tecnici, in caso di incidente, l'integrale assolvimento dei compiti istituzionali demandati all'Agenzia;
- quello di tutelare adeguatamente la fonte delle informazioni ricevute, non soltanto in sede di investigazione a seguito di incidenti o inconvenienti gravi, ma anche in sede di monitoraggio dello stato della sicurezza del volo.

Per tentare di risolvere questi problemi, pur nella consapevolezza della piena autonomia di azione di ogni singolo magistrato, è stato aperto con il suddetto Ministero un tavolo di trattativa per arrivare alla definizione di un protocollo d'intesa, una volta inquadrati tutti i problemi ed individuate le possibili soluzioni.

Sempre in quest'ottica di ricerca delle soluzioni ai problemi e di corretto avvio dei rapporti con l'Autorità giudiziaria (nonché di presentazione dell'Agenzia come soggetto imparziale rispetto al sistema aviazione civile) è intendimento della stessa Agenzia incontrarsi quanto prima anche con il Consiglio superiore della magistratura e con le varie Procure della Repubblica.

g) Bilancio di previsione esercizio 2000.

In fase di avvio dell'attività dell'Agenzia è parso opportuno, in sede di stesura del bilancio di previsione per l'esercizio 2000, privilegiare alcuni capitoli di spesa, con l'obiettivo di rendere pubbliche alcune scelte di fondo adottate dagli organi dell'ente al fine di rendere ancora più efficace l'azione di quest'ultimo.

In tale contesto è maturata in particolare la convinzione di investire in maniera consistente nelle seguenti voci:

- *comunicazione istituzionale* (per assicurare all'operato dell'Agenzia la massima trasparenza);
- *formazione ed aggiornamento del personale* (l'Agenzia, come già detto, intende avvalersi di personale altamente qualificato e costantemente aggiornato stante la delicatezza dei suoi compiti istituzionali che la pongono a costante confronto con le omologhe realtà straniere e con un settore fortemente specializzato in continua evoluzione);
- *attrezzature scientifiche e di laboratorio* (con un primo consistente stanziamento destinato all'acquisizione di quelle attrezzature particolarmente sofisticate – tra cui, ad esempio, i sistemi di trascodifica dei registratori di bordo degli aeromobili – indispensabili per lo svolgimento dell'attività istituzionale dell'Agenzia).

Purtroppo i margini di azione dell'Agenzia sono fortemente limitati dalla esigua disponibilità di bilancio (in merito si veda il successivo punto 4, lettera *b*), che può contare esclusivamente su uno stanziamento di lire 7 miliardi a carico, a partire da quest'anno, del bilancio del Ministero del tesoro.

h) Attività operativa.

Il Collegio dell'Agenzia, nonostante sia pressoché assorbito nella complessa fase costituente dell'ente, che lo vede impegnato nella soluzione dei problemi di cui ai punti precedenti, ha tuttavia deciso – proprio perché intende entrare quanto prima nel vivo delle funzioni istituzionali – di dar seguito ad un esposto indirizzato da parte di un parlamentare alla Procura della Repubblica di Roma, alla Corte dei conti nonché, appunto, all'Agenzia, incaricando alcuni suoi componenti - in forza del combinato disposto di cui agli artt. 3 (comma 2), 6 (comma 2, lettera *c*) e 7 (comma 5) D.L.vo n. 66/1999 e stante l'attuale indisponibilità in organico di personale tecnico-investigativo – di appurare, in relazione alla circostanziata denuncia contenuta nel suddetto esposto, lo stato dei fatti su alcuni aeroporti italiani, affinché la stessa Agenzia possa successivamente adottare le determinazioni di propria competenza.

3.2. Definizione di una strategia comune nel campo della sicurezza del volo.

E' convinzione dell'Agenzia che le strategie nel campo della sicurezza del volo vadano coordinate tra i vari soggetti interagenti a vario titolo nell'ambito del trasporto aereo, in quanto soltanto in questo modo è possibile – pur nel rispetto dei rispettivi ruoli – sfruttare al massimo le sinergie e perseguire nel migliore dei modi l'obiettivo comune, rappresentato dalla salvaguardia della vita umana.

Nel perseguimento di questo obiettivo, l'Agenzia ha avviato una serie di incontri con i soggetti istituzionali, professionali, sindacali e produttivi del settore aeronautico nonché con le associazioni degli utenti/consumatori, al fine di avviare un confronto sui temi e sulle esigenze della sicurezza del volo nell'intento di stabilire, nella reciproca indipendenza ed autonomia, un terreno permanente di collaborazione e di dialogo.

In tale contesto l'Agenzia, alla data di predisposizione del presente Rapporto, ha già avuto un primo incontro di carattere prevalentemente interlocutorio con il Presidente della Commissione trasporti della Camera dei Deputati, con l'ENAV, con l'ENAC, con l'Aero Club d'Italia, con l'ANDA, con l'ANPAC, con l'UP, con l'ANPAV, con la CGIL-CISL-UIL e con il Codacons. L'Agenzia ha inoltre incontrato il Capo di stato maggiore della Difesa ed il Capo di stato maggiore dell'Aeronautica.

Durante questi incontri sono già emersi degli aspetti meritevoli di particolare attenzione da parte dell'Agenzia, il cui approfondimento con le componenti interessate è stato rinviato ad una serie successiva di incontri di carattere squisitamente tecnico, in occasione dei quali saranno anche definiti i canali di comunicazione per lo scambio reciproco in tempo reale delle informazioni.

Altri incontri di carattere interlocutorio sono in programma con il Dipartimento dell'aviazione civile, con l'UGL, con l'ANACNA, con l'Assaeroporti, e con alcune associazioni di consumatori/utenti che hanno già formalmente aderito all'invito dell'Agenzia, mentre si è in attesa di un riscontro agli inviti trasmessi ad una ventina di altri soggetti.

Parallelamente a questi incontri, l'Agenzia ha già avviato i primi contatti in ambito internazionale partecipando, coordinandosi con il Dipartimento dell'aviazione civile, ad alcune riunioni in sede ICAO ed ECAC.

L'Agenzia, inoltre, sta seguendo con particolare attenzione il dibattito relativo alla costituzione di una entità europea per la sicurezza del volo, con l'intenzione di inserirsi in tempi brevissimi nel processo costituente in corso al fine di svolgervi un importante ruolo propositivo.

3.3. Trasparenza dell'Agenzia.

Il punto di forza dell'Agenzia è rappresentato dalla sua terzietà rispetto al sistema aviazione civile; questa terzietà può essere difesa soltanto garantendo all'operato della stessa Agenzia la massima trasparenza.

In particolare, per perseguire questo obiettivo, l'Agenzia si sta muovendo su due fronti: quello degli incontri istituzionali di cui al punto precedente e quello della individuazione delle forme migliori che consentano all'ente di assicurare una comunicazione a tutto campo e in tempo reale.

In tale contesto sta anche maturando l'intenzione di creare presso l'Agenzia un vero e proprio centro di documentazione sulla sicurezza del volo, aperto non soltanto agli operatori del settore, ma anche al pubblico, nel duplice intento di rafforzare la trasparenza dell'Agenzia e di favorire la formazione diffusa di una cultura specifica nel campo della sicurezza del volo.

4. Problemi da risolvere.

Purtroppo il D.L.vo n. 66/1999 presenta in alcuni punti dei grossi limiti che rischiano di penalizzare fortemente l'operato dell'Agenzia, impedendole così di svolgere nel migliore dei modi il mandato affidatole dal Paese.

In particolare, pare doveroso qui segnalare i problemi più importanti, per alcuni dei quali sarà certamente necessario l'intervento del legislatore.

a) Problema dei rapporti con l'Autorità giudiziaria: al di là delle iniziative in corso con il Ministero della giustizia (per le quali rimandiamo al punto 3.1., lettera *f*) pare inevitabile in tempi brevi l'intervento del legislatore, sia per tutelare adeguatamente le fonti di informazione dell'Agenzia sia per assicurare effettivamente – nel caso di incidente – la piena indipendenza della inchiesta tecnica rispetto a quella della magistratura (ripristinando così la *ratio* della direttiva comunitaria 94/56/CE del 21.11.1994).

b) Problema degli stanziamenti ordinari e straordinari a favore dell'Agenzia.

b.1. (stanziamento ordinario) - L'attuale importo di lire 7 miliardi è assolutamente insufficiente a garantire il funzionamento dell'Agenzia, in quanto le spese del personale (una volta a regime con un organico di 55 unità) e quelle di esercizio assorbiranno, da sole, quasi l'intero ammontare, lasciando margini assai stretti per l'attività istituzionale.

Si rileva inoltre, sotto il profilo del trattamento giuridico ed economico del personale dell'Agenzia, che il rinvio al CCNL dell'ENAC (art. 8, comma 5, D.L.vo n. 66/1999) appare improprio, in quanto l'ENAC, ente pubblico non economico destinato a trasformarsi in ente pubblico economico, può contare su risorse economiche proprie (derivanti dalla riscossione di canoni aeroportuali e dalla tariffazione delle funzioni e delle attività di istituto), che gli consentono di coprire i maggiori livelli di costo del personale eventualmente scaturenti dai rinnovi contrattuali, mentre nel caso dell'Agenzia eventuali aumenti contrattuali finirebbero automaticamente per incidere sullo stanziamento fisso di bilancio incidendo appunto negativamente sullo svolgimento dell'attività istituzionale.

b.2. (stanziamento straordinario) - Peraltro pare qui opportuno segnalare la necessità che l'Agenzia possa accedere in tempo reale – secondo modalità ancora da concordare con le competenti Autorità di governo – a stanziamenti straordinari nel caso di inchieste particolarmente

onerose relative ad incidenti di notevole complessità, i cui costi di indagine potrebbero addirittura superare (come già dimostrato dalla casistica più o meno recente) l'intero ammontare dello stanziamento ordinario dell'Agenzia.

c) Problema della pianta organica dell'Agenzia: l'attuale pianta organica, così come individuata nell'allegato al D.L.vo n. 66/1999, è decisamente squilibrata e non rispecchia le effettive esigenze dell'Agenzia. Pertanto, al solo scopo di disporre delle professionalità realmente necessarie all'Agenzia (non quindi allo scopo, almeno in questa fase iniziale, di incrementare gli organici), è allo studio la revisione della suddetta pianta organica.

Sempre per quanto concerne le problematiche relative al personale, pare opportuno ritornare su quanto segnalato al punto 3.1., lettera *b*, ossia sulle difficoltà di ordine interpretativo relative all'art. 8 D.L.vo n. 66/1999. Tali difficoltà di ordine interpretativo, per risolvere le quali sono già stati chiesti chiarimenti al Dipartimento della funzione pubblica, rischiano di esporre l'Agenzia — in sede di assunzioni del personale — ad una serie di contenziosi di carattere amministrativo che potrebbero finire per bloccare l'avvio dell'attività dell'Agenzia stessa. Non è pertanto escluso che permanendo alcune di queste difficoltà sia necessario ricorrere ad una interpretazione autentica del legislatore, proprio per evitare ostacoli all'operato dell'Agenzia.

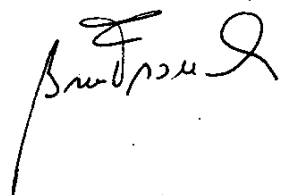
In ordine, in particolare, al reclutamento del personale, si rileva che, da un lato, si applicano le disposizioni del D.L.vo n. 29/1993 e successive modificazioni ed integrazioni (art. 8, comma 2, D.L.vo n. 66/1999), dall'altro, in sede di prima applicazione del D.L.vo n. 66/1999, la dotazione organica dell'Agenzia è coperta con personale proveniente dai ruoli della pubblica amministrazione in possesso di qualifica corrispondente, dando priorità, per le qualifiche dei ruoli tecnici, al personale dipendente dall'amministrazione dei trasporti. Ancor più in particolare, l'Agenzia risulta essere vincolata per quanto concerne il personale destinato a compiti investigativi a qualifiche e profili professionali previsti per i Ministeri (vedi il profilo n. 185 del DPR n. 1219/1984), che non corrispondono alle effettive esigenze dell'Agenzia e che non consentono la necessaria libertà di individuazione di figure professionali peculiari e specifiche in relazione ai compiti assegnati all'Agenzia medesima, nonché corrispondenti alle professionalità riconosciute in ambito comunitario ed internazionale.

d) Problema dell'autonomia dell'Agenzia: in sede di prima applicazione del D.L.vo n. 66/1999 sono sorte, a livello di funzionari della Presidenza del Consiglio dei Ministri, delle perplessità in ordine alla effettiva portata di alcune norme che riconoscono all'Agenzia l'autonomia amministrativa, regolamentare, contabile e finanziaria. In particolare, sono in corso degli approfondimenti giuridici in merito all'autonomia regolamentare dell'Agenzia.

Ciò premesso, se questi approfondimenti si concludessero con la richiesta di sottoposizione dei regolamenti in via di emanazione da parte dell'Agenzia a iter formali non contemplati nel D.L.vo n. 66/1999 (che sotto questo aspetto riconosce ampia facoltà di azione all'ente), potrebbe uscirne compromessa l'operatività in tempi brevi della stessa Agenzia. Per evitare questo rischio, in relazione all'esito degli approfondimenti interpretativi in atto con i funzionari della Presidenza, potrebbe paventarsi la necessità di un intervento urgente del legislatore — magari in sede di interpretazione autentica — destinato a riaffermare con più forza l'effettiva autonomia dell'Agenzia (condizione primaria per rendere effettivo il requisito della terzietà), nell'interesse della flessibilità organizzativa e tempestività operativa che sono indispensabili per garantire il pieno raggiungimento del mandato istituzionale.

Roma, 24 marzo 2000

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)



Per Copia Conforme

IL PRESIDENTE
Prof. Bruno FRANCHI

