

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4276

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SPESSOTTO, DE LORENZIS, LIUZZI, PAOLO NICOLÒ ROMANO,
CARINELLI, NICOLA BIANCHI, DELL'ORCO**

Istituzione dell'Agencia investigativa per la sicurezza dei trasporti

Presentata il 3 febbraio 2017

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si intende istituire un'Agenzia unica nazionale, denominata Agenzia investigativa per la sicurezza dei trasporti (AIST), incaricata di condurre inchieste e di effettuare indagini a seguito di incidenti e inconvenienti nell'ambito del settore dei trasporti aerei, ferroviari, marittimi e stradali.

Finalità della presente proposta di legge è il miglioramento della sicurezza del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale, mediante inchieste su sinistri, incidenti e inconvenienti aerei, ferroviari, marittimi e stradali, affidati a una struttura investigativa in grado di assicurare, con autonomia e indipendenza di giudizio, l'efficace esecuzione delle attività di investigazione tecnica di sicurezza e la corretta analisi delle cause e delle circostanze che hanno determinato i sinistri,

gli incidenti e gli inconvenienti aerei, ferroviari, marittimi e stradali, allo scopo di ridurre, in tal modo, potenziali analoghi rischi futuri.

L'Agenzia nasce dall'accorpamento di due autorità investigative, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) e la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (DIGIFEMA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, struttura quest'ultima in vigore dal maggio 2014 e nata a sua volta dalla fusione tra la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie (DGIF) e la Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi (CCISM).

L'istituzione di un unico organismo comune per le investigazioni sugli incidenti nei trasporti aerei, ferroviari, marittimi e stradali intende razionalizzare e allo stesso tempo ottimizzare le importanti attività

svolte dagli organismi investigativi sugli incidenti nel settore dei trasporti attualmente esistenti in Italia, perseguendo parallelamente l'obiettivo del contenimento dei costi, di un incremento della sicurezza e della terzietà e imparzialità della struttura.

In un'ottica di uniformità con il panorama europeo, attraverso l'istituzione di questa Agenzia si otterrebbe una struttura uniforme, indipendente sul piano organizzativo e funzionale.

Uno dei temi cruciali nel settore dei trasporti è certamente quello della sicurezza dei viaggiatori.

Le cause degli incidenti nei trasporti hanno spesso origini comuni, soprattutto in riferimento al fattore umano che resta sempre una delle cause principali degli incidenti.

Le investigazioni indipendenti nel settore dei trasporti, finalizzate ad accertare le cause degli incidenti, possono senza dubbio contribuire al miglioramento dei livelli di sicurezza dei viaggiatori e ad un contenimento degli oneri per la collettività.

In Italia il panorama degli organismi cui sono demandate le investigazioni sugli incidenti nei settori aereo, ferroviario, marittimo e stradale è alquanto frammentario, risentendo di una normativa preesistente non sempre omogenea.

L'ANSV è stata istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994. In seguito, con il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, ciò che era stato stabilito con la precedente direttiva fu reso vincolante per tutti gli Stati membri.

Per quanto riguarda la DGIF e la CCISM, ora riunite in un unico organismo denominato DIGIFEMA, sono state istituite a seguito di due direttive, rispettivamente la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, e la direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009.

Le strutture investigative esistenti in Italia nel settore dei trasporti sono dunque nate sotto l'impulso della legislazione del-

l'Unione europea che ha reso obbligatorio per gli Stati membri sia lo svolgimento delle inchieste sia l'istituzione di entità investigative sugli incidenti, tali da garantire l'uniformità delle valutazioni e l'omogeneità delle regole da seguire nelle inchieste.

Un'unica agenzia investigativa per la sicurezza dei trasporti permetterebbe in conclusione di gestire in modo unitario le problematiche relative alla sicurezza, attraverso un organismo unico con funzioni investigative. Si recepirebbero, inoltre, le indicazioni della COM(2010) 389 della Commissione, del 27 luglio 2010, che afferma al punto 5.2: « Le indagini tecniche successive agli incidenti possono offrire indicazioni utili per il miglioramento futuro della sicurezza nei trasporti stradali ».

Con l'approvazione della presente proposta di legge sarà inoltre possibile effettuare raccomandazioni multimodali, cioè raccomandazioni applicate a un sistema di trasporto che hanno effetti su un differente sistema di trasporto, al fine di incrementare la sicurezza globale dei trasporti.

Sarebbe estesa, inoltre, l'attività sanzionatoria, già presente per le investigazioni nel trasporto aereo, anche nei settori del trasporto ferroviario, marittimo e stradale, concordemente al decreto legislativo n. 18 del 2013 e al citato regolamento (UE) n. 996/2010.

A recepimento del paragrafo 1 dell'articolo 8 della citata direttiva 2009/18/CE, con la proposta di legge si rende la nuova Agenzia « imparziale » e « indipendente » da « qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli ».

Inoltre, considerate le innumerevoli anomalie che si sono generate e che hanno inficiato il « buon andamento e l'imparzialità » prima della DGIF e successivamente della DIGIFEMA, come evidenziato da numerose interrogazioni parlamentari, mostrando problematiche organizzative che purtroppo non hanno tutelato il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione come previsto dall'articolo 97 della Costituzione, la presente proposta di legge prevede delle soluzioni organizzative a tale

problematica che migliorano il buon andamento dell'amministrazione e la sua imparzialità.

Considerando che verrebbe ottimizzato il numero dei membri dirigenziali, la razionalizzazione prevista dalla presente pro-

posta di legge risulta essere pienamente coerente con il programma di revisione della spesa pubblica, istituendo, allo stesso tempo, un organismo funzionalmente più efficace ed efficiente, in quanto multimodale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge ha come finalità il miglioramento della sicurezza del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale, mediante inchieste sui sinistri, incidenti e inconvenienti aerei, ferroviari, marittimi e stradali, affidati a una struttura investigativa in grado di assicurare, con autonomia e indipendenza di giudizio, l'efficace esecuzione delle attività di investigazione tecnica di sicurezza e la corretta analisi delle cause e delle circostanze che hanno determinato i sinistri, gli incidenti e gli inconvenienti aerei, ferroviari, marittimi e stradali, allo scopo di ridurre potenziali analoghi rischi futuri.

2. Nel rispetto delle finalità di cui al comma 1, la presente legge determina le procedure e le metodologie di esecuzione delle inchieste, prevedendone i tempi e le relazioni tra tutte le parti coinvolte o interessate nonché le modalità a cui attenersi per lo studio e per lo sviluppo delle tecniche investigative e di valorizzazione delle risultanze delle indagini, allo scopo di proporre modifiche alla normativa tecnica volte ad accrescere e a migliorare le condizioni generali della sicurezza aerea, ferroviaria, marittima e stradale, di salvaguardia della vita umana con mezzi di trasporto aerei, ferroviari, marittimi e stradali, nonché di protezione dell'ambiente marino e costiero.

3. L'organismo investigativo di cui all'articolo 4 riferisce alle autorità competenti circostanze ed elementi rilevanti sulle cause del sinistro, dell'incidente o dell'inconveniente qualora, dai risultati delle attività di investigazione tecnica, si possano desumere responsabilità.

ART. 2.

(Ambito di applicazione).

1. La presente legge si applica alle inchieste relative ai sinistri, incidenti e inconvenienti:

a) avvenuti nel territorio italiano;

b) che coinvolgono aeromobili immatricolati in Italia o utilizzati da un'impresa stabilita in Italia, avvenuti al di fuori del territorio italiano, quando le inchieste non sono condotte da un altro Stato;

c) nei quali il Governo italiano ha diritto, secondo le norme e le prassi internazionali, di nominare un rappresentante accreditato per partecipare in quanto Stato di immatricolazione, Stato dell' esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione ovvero Stato che fornisce informazioni, strutture o esperti su richiesta dello Stato che conduce l'inchiesta;

d) nei quali il Governo italiano ha un interesse speciale qualora dei cittadini italiani siano deceduti o abbiano subito gravi lesioni a seguito di un incidente di un mezzo di trasporto battente bandiera estera; nell'ipotesi di cui alla presente lettera, il Governo italiano concorda l'azione investigativa con lo Stato estero;

e) avvenuti nel sistema ferroviario italiano;

f) avvenuti nelle reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi di passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente in tali reti;

g) avvenuti nei sistemi di trasporto pubblico locale, nelle metropolitane, nei tram, nei filobus, in altri sistemi di trasporto leggero su rotaia e negli impianti a fune;

h) avvenuti nel mare territoriale e nelle acque interne, come definiti dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e resa esecutiva dalla legge 2

dicembre 1994, n. 689, e in navi battenti bandiera italiana fuori da tali acque;

i) nelle circostanze che generano sinistri o incidenti marittimi che incidono su interessi rilevanti dello Stato;

l) avvenuti nella rete stradale e autostradale italiana.

2. La presente legge si applica anche alle situazioni relative alla tempestiva disponibilità di informazioni riguardanti le persone e le merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente e l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

3. La presente legge non si applica ai sinistri, incidenti e inconvenienti che interessano soltanto:

a) aeromobili impegnati in attività militari, doganali, di polizia o in attività simili;

b) navi militari o destinate al trasporto di truppe ovvero altre navi di proprietà o gestite dagli Stati utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;

c) navi senza mezzi di propulsione meccanica;

d) navi in legno di costruzione primitiva;

e) navi e imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano dotate di equipaggio e trasportino più di dodici passeggeri a fini commerciali;

f) navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri;

g) unità fisse di perforazione.

ART. 3.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si applicano le seguenti definizioni:

a) definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Par-

lamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relative al trasporto aereo;

b) definizioni contenute nell'articolo 3 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, relative al trasporto ferroviario;

c) definizioni contenute nell'articolo 3 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, relative al trasporto marittimo;

d) « AESA »: Agenzia europea per la sicurezza aerea;

e) « ANSF »: Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;

f) « ANSV »: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo;

g) « VVF »: Vigili del Fuoco;

h) imprese di trasporto: i vettori aerei e le imprese di trasporto pubblico ferroviario, navale, stradale e locale;

i) ruolo direttivo: dipendenti di ruolo delle pubbliche amministrazioni, in possesso di laurea, che effettuano servizio in posizioni funzionali per l'accesso alle quali è richiesto il possesso della laurea specialistica o magistrale ovvero del diploma di laurea conseguito secondo l'ordinamento didattico previgente al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509;

l) *state safety programme*: il documento programmatico che descrive l'insieme organico delle politiche, delle attività e degli obiettivi di sicurezza dello Stato, finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un accettabile livello di sicurezza;

m) *safety plan*: il documento che definisce le priorità di sicurezza da perseguire e individua le azioni che devono essere attuate per realizzare lo *state safety programme* secondo gli obiettivi in esso contenuti;

n) territorio italiano: lo spazio comprensivo della superficie terrestre, dello spazio aereo e delle acque territoriali facenti parte della Repubblica italiana;

o) trasporto pubblico: qualsiasi mezzo di trasporto a gestione pubblica o privata atto al trasporto di massa concernente aerei, treni, navi, autobus di linea urbani e interurbani, filobus, tram, metropolitane e impianti a fune operanti nel territorio italiano;

p) CSV: Centro sperimentale di volo;

q) ISV: Ispettorato per la sicurezza del volo;

r) ISSV: Istituto superiore per la sicurezza del volo.

CAPO II

AGENZIA INVESTIGATIVA PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI

ART. 4.

(Istituzione dell'Agenzia investigativa per la sicurezza dei trasporti).

1. È istituita, con sede in Roma presso gli immobili già in uso dell'ANSV e della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (DIGIFEMA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Agenzia investigativa per la sicurezza dei trasporti, di seguito denominata « Agenzia », sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri, con compiti in materia di inchieste su sinistri, incidenti e inconvenienti nel settore dei trasporti. L'Agenzia è fondata sui seguenti requisiti fondamentali: indipendenza, autonomia, imparzialità e trasparenza.

2. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria e opera con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa nazionale, dell'Unione europea e internazionale in materia. L'Agenzia è altresì indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i suoi compiti.

3. L'Agenzia pubblica annualmente e trasmette entro il 30 settembre alla Presidenza del Consiglio dei ministri una rela-

zione sulle attività svolte nell'anno precedente. La Presidenza del Consiglio dei ministri trasmette annualmente, entro il 30 ottobre, alle Camere una relazione sull'attività svolta dall'Agenzia. Per l'esercizio della funzione di vigilanza, il Presidente del Consiglio dei ministri si avvale delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

4. L'Agenzia conduce le inchieste senza interferenze esterne, per conto proprio o mediante accordi con altre autorità investigative per la sicurezza.

5. L'Agenzia è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità dei trasporti, di certificazione, di controllo del traffico, di manutenzione, di rilascio delle licenze, di gestione delle infrastrutture e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o finalità possano entrare in conflitto con i compiti a essa assegnati o influenzare la sua obiettività.

6. L'Agenzia, nello svolgimento delle inchieste, non sollecita né riceve istruzioni da alcun soggetto esterno e gode di autorità illimitata sulla condotta delle stesse inchieste.

7. I compiti affidati all'Agenzia possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza nei trasporti, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti, nella misura in cui tali attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, amministrativo o normativo.

8. L'Agenzia è dotata dei mezzi necessari per svolgere i suoi compiti in completa indipendenza e a tale fine è dotata di sufficienti risorse. In particolare:

a) i dirigenti dei settori aereo, ferroviario, marittimo e stradale dell'Agenzia hanno l'esperienza e la competenza in materia di sicurezza del settore di cui sono responsabili per svolgere i propri compiti in conformità alla presente legge e alla legislazione nazionale;

b) gli investigatori godono di uno *status* che conferisce loro le necessarie garanzie di indipendenza;

c) l'Agenzia ha almeno tre investigatori disponibili, appartenenti alla stessa, in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente grave, per ogni settore aereo, ferroviario, marittimo o stradale di indagine;

d) l'Agenzia è dotata di un bilancio autonomo;

e) l'Agenzia dispone, direttamente o attraverso la cooperazione ovvero tramite accordi con altre autorità o enti nazionali, di personale qualificato e di strutture adeguate, tra le quali uffici e aree per consentire la conservazione e l'esame del mezzo oggetto dell'incidente, del suo contenuto, del suo relitto o di parte di esso.

ART. 5.

(Funzioni e compiti dell'Agenzia).

1. L'Agenzia opera quale organo di investigazione tecnica ed esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite all'ANSV e alla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (DIGIFEMA) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che sono soppresse alla data di entrata in vigore della presente legge. In particolare l'Agenzia svolge i seguenti compiti:

a) effettua attività di studio e di indagine, nelle materie di sua competenza, relativamente a incidenti, inconvenienti e sinistri nel settore dei trasporti aerei, ferroviari, marittimi e stradali al fine di accertarne le cause e di ricavare elementi, dati e altre indicazioni utili per la prevenzione di futuri incidenti;

b) redige relazioni tecniche su incidenti, inconvenienti e sinistri con eventuali e pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

c) monitora l'evoluzione generale della sicurezza dei trasporti acquisendo informazioni dalle banche dati disponibili, calcolando opportuni indicatori di sicurezza e valutando l'evoluzione temporale degli stessi;

d) collabora, ove richiesto, con l'autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste;

e) può effettuare sopralluoghi nei siti di incidenti, inconvenienti o sinistri e attività investigative relative agli stessi anche senza aprire un'indagine;

f) assicura i rapporti con enti, istituzioni, imprese, gestori e operatori nazionali ed esteri coinvolti nella sicurezza del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale;

g) svolge ulteriori eventuali compiti a essa assegnati dalla Presidenza del Consiglio dei ministri relativi agli incidenti, inconvenienti o sinistri aerei, ferroviari, marittimi o stradali.

2. Le attività di studio e investigative dell'Agenzia, per quanto non stabilito dalla presente legge, sono svolte in conformità:

a) alle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relative al trasporto aereo;

b) alle disposizioni del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, relative al trasporto ferroviario;

c) alle disposizioni del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, relative al trasporto marittimo.

3. L'Agenzia agisce senza ritardo non appena ha notizia del sinistro, incidente o inconveniente. Le attività investigative sono condotte tempestivamente, senza pregiudizio per la celerità degli accertamenti volti ad acquisire, dati, notizie e informazioni rilevanti per l'inchiesta.

ART. 6.

(Organi dell'Agenzia e ruoli dirigenziali).

1. Sono organi dell'Agenzia:

a) il direttore generale;

b) il comitato direttivo;

c) il collegio dei revisori dei conti.

2. Il comitato direttivo è composto dal direttore generale, che lo presiede, e da

quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia.

3. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e da un membro supplente.

4. I membri del comitato direttivo, compreso il direttore generale, sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri. Le designazioni effettuate dal Governo sono previamente sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari. In nessun caso le nomine possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle predette Commissioni a maggioranza dei due terzi dei componenti. Le medesime Commissioni possono procedere all'audizione delle persone designate. In sede di prima attuazione della presente legge le Commissioni parlamentari si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta del parere; decorso tale termine il parere è espresso a maggioranza assoluta.

5. I membri del comitato direttivo dell'Agenzia, compreso il direttore generale, sono scelti tra soggetti di specchiato profilo etico, di indipendenza e autorevolezza, di provata capacità tecnica e che hanno opportune competenze e maturato un'esperienza, almeno quinquennale, di tipo tecnico-scientifico nel settore dei trasporti e specialmente in ambito investigativo, con particolare riferimento alla gestione di problematiche relative alla sicurezza nei trasporti; rimangono in carica tre anni e possono essere riconfermati per due volte nella medesima mansione.

6. Il direttore generale deve aver conseguito una laurea specialistica o magistrale ovvero un diploma di laurea secondo l'ordinamento didattico vigente prima della data di entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509; gli altri membri del comitato direttivo dell'Agenzia devono aver conseguito una laurea specialistica o magistrale ovvero un diploma di laurea in ingegneria secondo l'ordinamento didattico vigente prima della data di entrata in vi-

gore del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509, ed essere iscritti al relativo albo, nella sezione A dello stesso.

7. I membri del comitato direttivo, compresi il direttore generale e tutti i dirigenti dell'Agenzia, non devono avere interessi diretti o indiretti e legami lavorativi, anche temporanei, né essere collocati in comando, distacco, fuori ruolo o aspettativa con l'ANSF, con l'Ente nazionale per l'aviazione civile, con il Ministero della difesa, incluse le Forze armate, con il Ministero dell'interno, inclusi le Forze di polizia e i VVF, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, incluse le capitanerie di porto – guardia costiera, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con altri uffici o autorità regolatrici o di controllo in ambito normativo aeronautico, ferroviario, marittimo o stradale, con imprese o soggetti pubblici o privati che operano nel settore aeronautico, ferroviario, stradale e della navigazione e con tutti i gestori delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie, portuali o stradali.

8. I componenti del collegio dei revisori dei conti sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e rimangono in carica tre anni. Due componenti effettivi, di cui uno con funzioni di presidente, e un supplente sono scelti tra dirigenti designati dal Ministro dell'economia e delle finanze; un componente effettivo è designato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

9. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti, a valere sul bilancio dell'Agenzia, gli emolumenti spettanti agli organi dell'Agenzia.

10. I dirigenti dell'Agenzia non facenti parte del comitato direttivo sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del direttore generale dell'Agenzia. Essi devono aver conseguito una laurea specialistica o magistrale ovvero un diploma di laurea secondo l'ordinamento didattico vigente prima della data di entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della

ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509, concordemente alle esigenze dell'Agenzia stessa.

11. I membri del comitato direttivo, compreso il direttore generale, tutti i membri del collegio dei revisori dei conti e i dirigenti dell'Agenzia devono essere dipendenti della pubblica amministrazione. L'amministrazione di provenienza colloca tale personale in aspettativa, senza assegni, o fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico.

12. Possono ricoprire gli incarichi dirigenziali, generali e no, e di qualsiasi membro del comitato direttivo anche funzionari con alte competenze e alte capacità professionali, aventi ruolo direttivo da almeno cinque anni e comprovate esperienze, con almeno tre anni di esperienza in ambito investigativo nel settore della sicurezza dei trasporti; in tal caso è applicato il principio del merito comparativo tenendo conto dei titoli, delle competenze e delle esperienze lavorative degli stessi. Il numero complessivo degli incarichi conferibili a tali funzionari è di una posizione dirigenziale di prima fascia e di quattro posizioni dirigenziali di seconda fascia, con i vincoli posti dal presente articolo relativamente alle posizioni da ricoprire.

ART. 7.

(Ordinamento, organizzazione e personale).

1. L'Agenzia succede nei rapporti di lavoro con i dipendenti dell'ANSV e della DIGIFEMA del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. È istituito il ruolo organico del personale dipendente dell'Agenzia, nel limite massimo di duecento unità. In relazione alle effettive esigenze di funzionamento dell'Agenzia, il Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è autorizzato ad apportare modifiche alla ripartizione organica su indicazione del direttore generale dell'Agenzia.

3. Il personale dell'Agenzia in servizio assume il ruolo di pubblico ufficiale.

4. Al personale dell'Agenzia è attribuito il trattamento giuridico ed economico sta-

bilito per le corrispondenti qualifiche del personale dell'ANSV, in conformità al contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) relativo alla stessa ANSV.

5. I trasferimenti del personale non dirigenziale proveniente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da altri Ministeri sono effettuati su richiesta degli interessati, in conformità al CCNL relativo all'ANSV e all'inquadramento previsto dall'allegato 2 della delibera dell'ANSV n. 6/2012 del 27 aprile 2012 ovvero altre delibere dell'ANSV in materia di inquadramento nei ruoli dei tecnici-investigatori.

6. Al personale che accede al ruolo organico dell'Agenzia sono riconosciuti l'inquadramento ai sensi del comma 5 e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza mediante assegno *ad personam* non riassorbibile e non rivalutabile.

7. All'atto del trasferimento definitivo nell'Agenzia del personale proveniente da un'altra amministrazione è ridotta in misura corrispondente la dotazione organica dell'amministrazione di provenienza.

8. Al personale dell'Agenzia spettano opportune indennità di ente, nonché indennità professionali e investigative.

9. L'Agenzia è dotata di un proprio *safety plan* al fine di gestire eventuali problematiche che incidono sulle funzioni istituzionali della stessa Agenzia.

10. L'Agenzia è articolata, a livello organizzativo, in:

a) un settore per le investigazioni aeree;

b) un settore per le investigazioni ferroviarie;

c) un settore per le investigazioni marittime;

d) un settore per le investigazioni stradali;

e) un settore tecnico;

f) un settore per le relazioni istituzionali e internazionali;

g) un settore amministrativo, degli affari legali e della finanza;

h) un organismo indipendente di valutazione.

11. Con apposite regolamenti, l'Agenzia, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede:

a) alla definizione dell'assetto organizzativo dell'Agenzia di cui al comma 10 del presente articolo, all'adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, all'assegnazione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 20, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;

b) alla definizione delle modalità di trasferimento del personale proveniente dall'ANSV e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da inquadrare nell'organico e nel ruolo del personale dell'Agenzia ai sensi dei commi 4, 5 e 6 del presente articolo;

c) alla definizione delle modalità di trasferimento del personale proveniente dalla pubblica amministrazione non compreso in quello di cui alla lettera *b)* del presente comma da inquadrare nell'organico e nel ruolo del personale dell'Agenzia ai sensi dei commi 4, 5 e 6 del presente articolo;

d) all'adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica.

12. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 11, l'Agenzia provvede, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, a stabilire la ripartizione dell'organico, tenendo conto delle effettive esigenze di funzionamento e della struttura organizzativa definita dal comma 10.

13. Al personale dell'Agenzia si applicano, salva diversa disposizione prevista

dalla presente legge, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

14. Tutti gli atti connessi con l'istituzione dell'Agenzia sono esenti da imposte e da tasse.

ART. 8.

(Principi che regolano l'attività dell'Agenzia).

1. L'Agenzia, tramite gli investigatori incaricati, nelle inchieste di propria competenza acquisisce informazioni effettuando accertamenti, verifiche e sopralluoghi presso soggetti pubblici e privati la cui attività direttamente o indirettamente interessi la sicurezza dei trasporti aerei, ferroviari, marittimi e stradali.

2. L'Agenzia ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini che ritiene necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può, fatto salvo quanto stabilito dal comma 3 dell'articolo 10, accedere liberamente al luogo del sinistro, incidente o dell'inconveniente e a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese operanti in ambito aeronautico, marittimo, ferroviario e stradale.

3. L'Agenzia conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire ai gestori dell'infrastruttura di ripristinarla e di aprirla al più presto ai servizi di trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale.

4. Le pubbliche amministrazioni, gli enti di diritto pubblico e privato e gli altri soggetti operanti nei settori dei trasporti, hanno l'obbligo di fornire all'Agenzia tutte le informazioni e la documentazione di cui dispongono in relazione agli eventi direttamente o indirettamente connessi con l'inchiesta.

5. L'Agenzia svolge i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio, imparziale e trasparente. In particolare essa acquisisce il parere di tutte le parti coinvolte e motiva le proprie decisioni.

6. Il Presidente del Consiglio dei ministri disciplina con proprio decreto il rilascio al personale dell'Agenzia di un documento identificativo che garantisca accesso

libero, incondizionato e gratuito a qualsiasi mezzo di trasporto pubblico, anche in esercizio, e a qualsiasi infrastruttura aeroportuale, ferroviaria, di trasporto pubblico locale, portuale e stradale, non appartenente alle Forze armate, presenti nel territorio italiano o battente bandiera italiana. Tale documento non costituisce titolo di viaggio e deve essere utilizzato anche durante l'esercizio a fini investigativi o ispettivi dal personale dell'Agenzia.

7. L'Agenzia promuove, mantiene e incentiva la formazione dei suoi dipendenti e l'aggiornamento delle conoscenze e delle competenze in relazione alla mansione da svolgere. L'Agenzia può avvalersi, per la formazione e per l'aggiornamento del personale investigativo, di università, dell'ISSV, dell'Istituto superiore antincendio, nonché di analoghe e qualificate strutture nazionali ed estere, in ambito aereo, ferroviario, marittimo e stradale.

8. L'Agenzia può stipulare convenzioni e rapporti collaborativi con altri enti e istituzioni civili e militari al fine di utilizzare risorse, conoscenze e strumentazioni che permettano di approfondire le problematiche oggetto di sinistri, incidenti o inconvenienti nell'ambito dei trasporti.

9. L'Agenzia garantisce ai propri dipendenti e agli investigatori incaricati la tutela legale, le spese di giudizio e di trasferta, qualora debbano difendersi legalmente o testimoniare in un procedimento civile o penale per fatti compiuti nello svolgimento del servizio, sempre che tali fatti non siano imputabili a dolo o a colpa grave.

10. L'Agenzia può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato.

ART. 9.

(Segnalazioni e apertura di un'indagine).

1. Le segnalazioni relative ai sinistri, incidenti e inconvenienti possono essere mandatorie o volontarie.

2. Al fine di accelerare le tempistiche per effettuare i dovuti sopralluoghi, le indagini sono aperte dal direttore generale, di concerto con il dirigente responsabile del settore aereo, ferroviario, marittimo o stra-

dale oggetto dell'incidente. Qualora il direttore generale e il dirigente responsabile del settore oggetto dell'eventuale indagine da aprire non siano concordi sulla scelta dell'investigatore incaricato o sull'eventuale apertura dell'indagine, la decisione è presa di concerto con tutti i membri del comitato direttivo con parere espresso a maggioranza assoluta.

3. Qualsiasi indagine dell'Agenzia deve essere effettuata da un investigatore incaricato dall'Agenzia iscritto all'ordine degli ingegneri nella sezione A del relativo albo e, nel caso si istituisca una commissione di indagine, ai sensi dell'articolo 14, comma 4, questa deve avere almeno un membro appartenente all'Agenzia iscritto all'ordine degli ingegneri nella sezione A del relativo albo.

4. Le banche dati dell'Agenzia utilizzano formati:

a) standardizzati al fine di facilitare lo scambio di informazioni;

b) compatibili con il *software* del Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti nella navigazione aerea.

ART. 10.

(*Status e coordinamento dell'indagine*).

1. Dal momento della sua nomina da parte dell'Agenzia e indipendentemente da un'eventuale inchiesta giudiziaria, l'investigatore incaricato dalla stessa Agenzia è autorizzato ad adottare le misure necessarie per soddisfare le esigenze dell'inchiesta.

2. Gli investigatori incaricati dall'Agenzia hanno lo *status* di pubblici ufficiali e l'indagine è condotta in modo indipendente rispetto a ogni eventuale indagine relativa a procedimenti penali. L'attività degli investigatori è svolta in coordinamento con quella della polizia giudiziaria.

3. Nei casi in cui l'autorità giudiziaria avvia un procedimento a seguito di un evento nel quale si ravvisino ipotesi di reato, la stessa autorità dispone affinché sia permesso agli investigatori incaricati dall'Agenzia di svolgere i loro compiti. Qua-

lora l'autorità giudiziaria abbia sequestrato eventuali prove, gli investigatori incaricati possono accedere a tali prove e possono utilizzarle nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea. Possono essere conclusi accordi con l'autorità giudiziaria al fine di disciplinare, nel rispetto della reciproca indipendenza, gli aspetti riguardanti l'utilizzo e lo scambio di informazioni nonché:

- a) l'acquisizione di informazioni e di indizi;
- b) i sopralluoghi;
- c) gli interrogatori;
- d) i *test* distruttivi e non distruttivi.

4. Fatti salvi gli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea, l'investigatore incaricato dall'Agenzia può, in particolare:

a) accedere immediatamente senza restrizioni e senza ostacoli al luogo del sinistro, incidente o inconveniente, nonché al mezzo, al suo contenuto o al suo relitto;

b) effettuare l'immediato rilevamento delle prove e il recupero con modalità controllate di rottami o di componenti ai fini degli esami o delle analisi;

c) avere accesso immediato ai registratori, al loro contenuto e a qualsiasi altra registrazione pertinente e assumerne il controllo;

d) chiedere l'autopsia completa dei corpi delle persone che abbiano riportato lesioni mortali e partecipare all'autopsia, nonché avere accesso immediato ai risultati dell'autopsia o delle analisi eseguite sui campioni prelevati;

e) chiedere esami medici delle persone coinvolte nell'impiego del mezzo di trasporto o analisi da effettuare su campioni prelevati da tali persone, nonché avere accesso immediato ai risultati degli esami o delle analisi;

f) convocare e ascoltare i testimoni, chiedendo loro di fornire ovvero di presen-

tare informazioni o prove rilevanti ai fini dell'inchiesta;

g) avere libero accesso a qualsiasi informazione o elemento pertinente in possesso del proprietario, del titolare del certificato per tipo di mezzo, dell'organizzazione responsabile della manutenzione, dell'organizzazione responsabile della formazione, dell'esercente o del costruttore del mezzo e delle autorità preposte, dei responsabili della fornitura di servizi di trasporto o degli operatori dell'infrastruttura aeroportuale, ferroviaria, portuale o stradale.

5. L'investigatore incaricato dall'Agenzia attribuisce ai suoi esperti e consulenti, nonché ai rappresentanti accreditati dalla stessa Agenzia, ai loro esperti e consulenti, le competenze di cui al comma 4, nella misura necessaria a consentire loro un'effettiva partecipazione all'inchiesta. Tali competenze non pregiudicano i diritti degli investigatori e degli esperti designati dall'autorità incaricata dell'inchiesta giudiziaria.

6. Chiunque partecipi alle inchieste dell'Agenzia assolve ai propri compiti in modo indipendente e non sollecita o accetta istruzioni da persone diverse dall'investigatore incaricato dall'Agenzia o dal rappresentante accreditato dalla stessa Agenzia.

7. L'Agenzia può chiedere l'assistenza delle autorità investigative per la sicurezza di altri Stati membri dell'Unione europea. Quando, in seguito a una richiesta, un'autorità investigativa per la sicurezza accetta di fornire assistenza, tale assistenza è fornita, per quanto possibile, gratuitamente.

8. L'Agenzia svolge indagini sugli incidenti, sui sinistri o sugli inconvenienti avvenuti sul sistema dei trasporti aereo, marittimo, ferroviario e stradale nazionale. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente, il sinistro o l'inconveniente ovvero qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri dell'Unione europea, gli organismi investigativi competenti decidono di comune accordo a quale di essi compete lo svolgimento dell'indagine o decidono di in-

dagare in collaborazione. Nel caso di inchieste che coinvolgono interessi di altri Stati membri, l'Agenzia collabora con l'omologo organismo investigativo, anche con riferimento allo scambio e al conferimento di ogni elemento probatorio connesso all'evento, assicurando la massima cooperazione per agevolare l'accesso a ogni fonte di prova. Qualora siano coinvolti interessi di altri Stati membri, l'Agenzia coinvolge le istituzioni competenti dello Stato interessato attivando le più idonee forme di collaborazione finalizzate all'acquisizione di dati e di informazioni utili per l'indagine.

ART. 11.

(Relazione sull'inchiesta).

1. Per ciascuna inchiesta relativa a un sinistro, incidente o inconveniente, l'Agenzia redige una relazione che contiene anche elementi utili ai fini della prevenzione, nonché eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza. La relazione è trasmessa ai destinatari delle raccomandazioni, nonché agli organi preposti dell'Unione europea.

2. La relazione di cui al comma 1 è altresì trasmessa ai soggetti che dalle conclusioni in essa contenute possano trarre un vantaggio ai fini della sicurezza.

3. L'Agenzia pubblica nel proprio sito *internet* istituzionale, di cui all'articolo 16, la relazione di cui al presente articolo nel più breve tempo possibile e, ove possibile, entro dodici mesi dalla data dell'incidente del sinistro o dell'inconveniente.

4. La relazione di cui al presente articolo non riguarda la determinazione della responsabilità né l'attribuzione di colpe. L'Agenzia, comunque, non omette di riferire integralmente le cause dell'incidente, del sinistro o dell'inconveniente in quanto da esse si possono desumere eventuali colpe o responsabilità.

ART. 12.

(Investigazioni e raccomandazioni su incidenti e inconvenienti stradali).

1. L'Agenzia, a seguito di incidenti o inconvenienti stradali, investiga al fine di

incrementare i livelli di sicurezza e di ridurre il rischio. A tale fine l'Agenzia può redigere delle raccomandazioni indirizzate, salvo diversa necessità, alla Direzione generale per la sicurezza stradale Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. L'Agenzia ha come obiettivo quello di contribuire al dimezzamento del numero totale delle vittime della strada in Italia nel 2020 e di mantenere o migliorare tale risultato dopo il 2020, in conformità alla comunicazione COM(2010) 389 della Commissione, del 20 luglio 2010.

3. L'Agenzia, al fine della prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti stradali, tiene conto dei seguenti obiettivi dell'Unione europea:

a) miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada;

b) rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale;

c) miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;

d) miglioramento della sicurezza dei veicoli;

e) promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale;

f) miglioramento dei servizi di emergenza e di assistenza post-incidente;

g) protezione degli utenti vulnerabili della strada.

4. L'Agenzia, in particolare, in conformità agli obiettivi di cui al comma 3 e al fine dell'incremento della sicurezza stradale, adotta raccomandazioni a livello locale o nazionale, in particolare in materia di:

a) controllo e limiti di velocità;

b) frequenza, luoghi, modalità e importi delle sanzioni;

c) frequenza, luoghi e modalità dei controlli stradali;

d) sistemi di protezione attivi e passivi sui veicoli;

e) sistemi di protezione passivi sull'infrastruttura;

f) riduzione dei rischi prodotti da fattori umani e comportamentali;

g) miglioramento della segnaletica stradale;

h) miglioramento della visibilità del tracciato stradale;

i) problematiche di aderenza all'asfalto e tipologia di asfalti utilizzati;

l) un'opportuna e consistente mitigazione dei rischi relativi ai potenziali pericoli prodotti dai passaggi a livello;

m) miglioramento, incremento e velocizzazione delle informazioni da comunicare ai viaggiatori;

n) introduzione di innovativi dispositivi tecnologici ed elettronici;

o) determinazione di punti critici della rete stradale;

p) ottimizzazione dei flussi di traffico ed eventuali soluzioni alternative per ridurlo;

q) realizzazione di operazioni manutentive;

r) esecuzione ad arte delle operazioni manutentive;

s) adeguatezza ed efficacia delle procedure;

t) serialità di un incidente o di un inconveniente nel medesimo tratto stradale;

u) problematiche connesse con il trasporto delle merci e delle merci pericolose;

v) dissesto idrogeologico;

z) riduzione di rischi dovuti ad eventi atmosferici;

aa) danno ambientale;

bb) controllo della copertura economica dell'ente incaricato alla gestione di tratti stradali o autostradali e modalità di

investimenti dello stesso ente, per la manutenzione o per la costruzione di tratti stradali o autostradali.

5. L'investigazione analizza lo sviluppo dell'incidente o dell'inconveniente stradale e la procedura dei soccorsi e determina le cause dello stesso, adottando eventualmente delle raccomandazioni ai sensi del comma 4.

6. L'Agenzia ha una sua banca dati in materia stradale e può consultare le banche dati esistenti in materia.

ART. 13.

(Indagini su incidenti e inconvenienti stradali).

1. L'Agenzia apre un'indagine su un incidente stradale se:

- a) ci sono stati morti o feriti gravi;
- b) si verificano ingenti danni a cose o all'ambiente;
- c) l'indagine è importante dal punto di vista della sicurezza.

2. L'Agenzia apre un'indagine su un inconveniente stradale se:

- a) comporta un serio rischio di incidente;
- b) indica sostanziali difetti nei veicoli;
- c) indica altre carenze sostanziali nei dispositivi di sicurezza;
- d) evidenzia problematiche sull'infrastruttura o sulla sua gestione.

ART. 14.

(Obbligo di indagine).

1. L'Agenzia ha l'obbligo di aprire un'indagine:

- a) in materia di trasporto aereo ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010;

b) in materia di trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) in materia di trasporto marittimo ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165;

d) in materia di trasporto stradale ai sensi dell'articolo 13.

2. L'Agenzia può decidere di indagare su sinistri, incidenti e inconvenienti diversi da quelli di cui al comma 1, in conformità alla legislazione nazionale, quando si prevede di trarre da tale indagine indicazioni utili ai fini della sicurezza.

3. L'Agenzia può svolgere studi al fine di ridurre l'incidentalità e di incrementare il livello di sicurezza dei trasporti. In particolare, può svolgere studi su serie di sinistri, incidenti o inconvenienti nell'ambito del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale.

4. Nel caso di obbligo ai sensi del comma 1, l'indagine deve essere affidata a una commissione di indagine formata da almeno tre investigatori incaricati dall'Agenzia.

ART. 15.

(Raccomandazioni in materia di sicurezza).

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono adottate dall'investigatore incaricato dall'Agenzia o dalla commissione di indagine. Successivamente l'Agenzia, tramite il dirigente del settore investigativo oggetto dell'indagine, può adottare ulteriori raccomandazioni. La trasmissione delle raccomandazioni ai destinatari delle stesse è effettuata dal direttore generale dell'Agenzia.

2. Possono essere adottate anche raccomandazioni multimodali su un sistema di trasporto che hanno effetti su un altro sistema di trasporto, al fine di incrementare la sicurezza globale dei trasporti.

3. L'Agenzia può emettere, in caso di necessità, degli allarmi preventivi qualora ritenga, in qualsiasi fase dell'indagine, che debbano essere adottate misure urgenti,

anche a livello di Unione europea, al fine di prevenire il rischio di ulteriori sinistri, incidenti o inconvenienti.

4. L'Agenzia può altresì adottare raccomandazioni basate su studi o su analisi di una serie di inchieste o di altre attività investigative che non comportino necessariamente l'apertura di un'indagine.

5. La Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottano tutte le misure necessarie a garantire che le raccomandazioni in materia di sicurezza adottate ai sensi del presente articolo siano adeguatamente diffuse e applicate.

ART. 16.

(Pubblicazioni nel sito internet istituzionale).

1. L'Agenzia pubblica nel proprio sito *internet* istituzionale l'avviso dell'apertura dell'indagine e la relazione finale di indagine o un suo estratto. Può essere omessa la pubblicazione degli allegati alla relazione, in particolar modo se contenenti dati sensibili o informazioni non divulgabili. Qualora sia in corso un'indagine penale sull'incidente oggetto dell'inchiesta, prima della pubblicazione, l'Agenzia trasmette la relazione e i suoi allegati al giudice per le indagini preliminari.

2. L'Agenzia pubblica nel proprio sito *internet* istituzionale tutte le informazioni in suo possesso e gli elenchi degli investigatori di cui al comma 1 dell'articolo 18.

3. Il sito *internet* istituzionale dell'Agenzia è il seguente: *www.aist.gov.it*. L'Agenzia provvede al suo periodico aggiornamento.

ART. 17.

(Valutazione dell'indagine e monitoraggio delle raccomandazioni in materia di sicurezza).

1. Il destinatario di una raccomandazione in materia di sicurezza adottata dall'Agenzia è tenuto, entro novanta giorni dalla ricezione della stessa, a rispondere in merito alle azioni intraprese in ottemperanza alla raccomandazione e, se necessa-

rio, al tempo necessario per il loro completamento nonché, qualora non sia intrapresa alcuna azione, ai relativi motivi.

2. Entro sessanta giorni dal ricevimento della risposta di cui al comma 1, l'Agenzia comunica al destinatario se la ritiene adeguata e fornisce una motivazione qualora non concordi con la decisione di non intraprendere alcuna azione.

3. L'Agenzia provvede alla registrazione delle risposte alle raccomandazioni in materia di sicurezza da essa adottate.

4. Ogni soggetto che riceve dall'Agenzia una raccomandazione in materia di sicurezza, incluse le autorità responsabili della sicurezza, provvede a monitorare le azioni intraprese in ottemperanza alla raccomandazione.

ART. 18.

(Elenchi degli investigatori incaricati dall'Agenzia).

1. L'Agenzia istituisce e provvede al periodico aggiornamento dei quattro elenchi degli investigatori da essa incaricati, di seguito indicati, determinati in base alle capacità e alle competenze dei professionisti e alle esigenze dell'Agenzia stessa:

a) elenco degli investigatori nel trasporto aereo;

b) elenco degli investigatori nel trasporto ferroviario;

c) elenco degli investigatori nel trasporto marittimo;

d) elenco degli investigatori nel trasporto stradale.

2. Gli elenchi di cui al comma 1 contengono i nominativi degli investigatori abilitati a svolgere indagini e ad adottare raccomandazioni nel settore del relativo elenco. In ogni caso è garantita la terzietà degli investigatori, ai sensi del comma 4. L'elenco degli investigatori nel trasporto ferroviario comprende anche gli investigatori abilitati per il settore del trasporto pubblico locale su rotaia, sulle filovie e sugli impianti a fune.

3. Gli investigatori iscritti negli elenchi possono essere individuati anche al di fuori della pubblica amministrazione.

4. Gli investigatori iscritti negli elenchi e il personale ispettivo dell'Agenzia non devono avere interessi diretti o indiretti e legami lavorativi, anche temporanei, né essere collocati in comando, distacco, fuori ruolo o aspettativa con l'ANSF, con l'ENAC, con il Ministero della difesa, incluse le Forze armate, con il Ministero dell'interno, inclusi le Forze di polizia e i VVF, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, incluse le capitanerie di porto – guardia costiera, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con altri uffici o autorità regolatrici o di controllo in ambito normativo aeronautico, ferroviario, marittimo o stradale, con imprese o soggetti pubblici o privati che operano nel settore aeronautico, ferroviario, stradale e della navigazione e con tutti i gestori delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie, portuali o stradali.

ART. 19.

(Diritti e doveri degli investigatori incaricati dall'Agenzia).

1. Ogni investigatore incaricato dall'Agenzia e ogni componente delle commissioni di indagine ha diritto a un compenso onnicomprensivo, al netto delle spese e degli oneri di legge, che tiene conto dell'impegno orario degli stessi e delle tariffe professionali previste per gli ingegneri.

2. Ogni indagine svolta da un investigatore comporta l'attribuzione di trenta crediti formativi professionali che l'ordine professionale di appartenenza del professionista ha l'obbligo di accreditare.

3. Gli investigatori dipendenti dell'Agenzia godono del diritto di inamovibilità. Non possono essere dispensati o sospesi dal servizio né destinati ad altre sedi, altri settori o funzioni se non in seguito a decisione unanime del comitato direttivo o con il loro consenso o richiesta.

4. Gli investigatori devono essere terzi e ottemperare al loro compito in modo non discriminatorio, con indipendenza, imparzialità e trasparenza.

ART. 20.

(Copertura finanziaria).

1. Al funzionamento dell’Agenzia si provvede con l’istituzione di un apposito fondo che è alimentato, nei limiti di 10.000.000 di euro annui, dalle risorse dello Stato destinate all’ANSV e alla DIGIFEMA.

2. Il Presidente del Consiglio dei ministri, con appositi decreti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze può provvedere, su richiesta dell’Agenzia, all’incremento del fondo di cui al comma 1 per lo svolgimento dei compiti istituzionali della stessa Agenzia.

ART. 21.

(Rapporti di collaborazione permanente).

1. Le Forze armate, le capitanerie di porto – guardia costiera, le Forze di polizia e i VVF collaborano con l’Agenzia, fornendo, se necessario, a titolo gratuito, l’accesso degli investigatori incaricati dalla stessa al luogo del sinistro, incidente o inconveniente e fornendo tutte le risorse necessarie e il supporto tecnico al fine di permettere agli stessi di svolgere le loro funzioni.

2. Qualora l’Agenzia apra un’indagine su un sinistro, incidente o inconveniente, oltre alle dovute informative, i gestori dell’infrastruttura, le imprese di trasporto e le capitanerie di porto – guardia costiera, qualora coinvolti o su richiesta dell’Agenzia, devono redigere, a titolo gratuito, una relazione tecnica dettagliata in cui si evidenziano le plausibili cause del sinistro, incidente o inconveniente ed eventualmente proporre adeguate soluzioni al fine di impedire che l’evento si ripeta.

3. Gli investigatori incaricati dall’Agenzia possono monitorare le operazioni di soccorso ed eventualmente dare consigli in merito, al fine di rendere più efficaci le stesse.

ART. 22.

(Sanzioni).

1. L’Agenzia può sanzionare chiunque diffonda informazioni da essa protette, osta-

coli la sua attività impedendo agli investigatori incaricati di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni o documenti importanti occultandoli, alterandoli o distruggendoli ovvero che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave nel settore dei trasporti, non provveda a informarla. L'Agenzia può altresì sanzionare qualsiasi comportamento, attivo od omissivo, in grado di impedire o di penalizzare il regolare svolgimento delle investigazioni in materia di sicurezza condotte dalla stessa. La sanzione è irrogata nei confronti di chi, con il proprio comportamento, arrechi in vario modo pregiudizio allo svolgimento delle investigazioni. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

2. In particolare, l'Agenzia può sanzionare i seguenti soggetti: il proprietario del mezzo di trasporto, un membro dell'equipaggio, l'esercente del mezzo di trasporto coinvolto in un sinistro, incidente o inconveniente; qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione del mezzo di trasporto e nell'addestramento del suo equipaggio; qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico, nelle informazioni relative alla circolazione dei mezzi di trasporto, nei servizi infrastrutturali, che abbia fornito servizi per il mezzo di trasporto; il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile; il personale dell'AESA; il personale dell'ANSF; le autorità regolatrici in ambito normativo aereo, ferroviario, marittimo o stradale; le imprese di trasporto aereo, ferroviario, marittimo o stradale, i gestori delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie, portuali o stradali; chiunque ostacoli in maniera diretta o indiretta l'operato della commissione di indagine della stessa Agenzia.

3. L'Agenzia irroga le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal comma 4 ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. Il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni previste dal citato comma 4 è disciplinato con delibera del comitato direttivo dell'Agenzia, da sottoporre all'approvazione della Presidenza del Consiglio

dei ministri, sentiti i Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti. Il medesimo procedimento è reso pubblico mediante pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e nel sito *internet* istituzionale dell'Agenzia.

4. Salvo che il fatto costituisca reato, l'Agenzia irroga le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni di seguito elencate:

a) ai soggetti di cui al comma 2 che, avuta conoscenza, nell'esercizio delle proprie funzioni, del verificarsi di un sinistro, incidente o di un inconveniente grave, non ne informino l'Agenzia immediatamente, direttamente o attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 euro a 12.000 euro;

b) ai soggetti di cui al comma 2 che diffondano informazioni protette dalla stessa Agenzia si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 euro a 40.000 euro;

c) ai soggetti di cui al comma 2 che ostacolano l'attività degli investigatori incaricati dall'Agenzia nell'adempire ai loro doveri, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 20.000 euro;

d) si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 euro a 80.000 euro ai soggetti di cui al comma 2 che, prima dell'arrivo degli investigatori incaricati dall'Agenzia:

1) modificano lo stato del luogo dell'incidente;

2) prelevano campioni dal luogo dell'incidente;

3) intraprendono movimenti o effettuano campionamenti del mezzo di trasporto, del suo contenuto o del suo relitto;

4) spostano o rimuovono il mezzo di trasporto o le sue parti;

e) ai soggetti di cui al comma 2 che si rifiutino di fornire agli investigatori incaricati dall'Agenzia registrazioni, informazioni o documenti rilevanti ai fini dell'in-

vestigazione in materia di sicurezza, occultandoli, alterandoli o distruggendoli, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 euro a 80.000 euro.

5. La sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 4, lettera *d*), non si applica qualora chi commetta le condotte sanzionabili agisca per ragioni di sicurezza, per assistere persone ferite ovvero previa autorizzazione dell'autorità responsabile del luogo dell'incidente, con la consultazione, ove possibile, dell'Agenzia.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 1° dicembre di ogni biennio, sono aggiornati i limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al comma 4, mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'Istituto nazionale di statistica nel biennio precedente. Gli aggiornamenti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.

7. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal presente articolo sono versati all'apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato per interventi in materia di sicurezza nell'ambito dei trasporti.

8. Entro il 30 settembre di ogni anno l'Agenzia trasmette alla Presidenza del Consiglio dei ministri, all'interno della relazione annuale di cui all'articolo 4, comma 3, lo stato delle eventuali sanzioni irrogate nell'anno precedente.

CAPO III

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 23.

(Norme transitorie).

1. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sono nominati gli organi dell'Agenzia ed entro sei mesi dalla medesima data sono nomi-

nati i dirigenti non facenti parte del consiglio direttivo dell'Agenzia.

2. Fino alla nomina degli organi dell'Agenzia, i ruoli dirigenziali della stessa sono nominati con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

3. Nelle more dell'attuazione dell'articolo 7, comma 12, il funzionamento dell'Agenzia è assicurato con l'utilizzazione, nel limite massimo di cento unità, di personale proveniente:

a) dal personale non dirigenziale dell'ANSV, compreso il personale ivi comandato o distaccato, da trasferire e da inquadrare ai sensi dei commi 4, 5, 6 e 8 dell'articolo 7;

b) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in un numero stabilito in base alle esigenze dell'Agenzia e comunque nel limite massimo di trenta unità, tenendo conto delle competenze e dei requisiti di professionalità e di esperienza richiesti per lo svolgimento delle singole funzioni. Tale personale è immediatamente comandato e successivamente trasferito e inquadrato ai sensi dei commi 5, 6 e 8 dell'articolo 7, anche se l'amministrazione di provenienza non registri un esubero di personale e senza necessità di nulla osta da parte della stessa amministrazione;

c) da ogni altro ente della pubblica amministrazione, in un numero stabilito in base alle esigenze dell'Agenzia e comunque nel limite massimo di quaranta unità, con oneri a carico dell'ente di provenienza fino al trasferimento presso l'Agenzia, tenendo conto delle competenze e dei requisiti di professionalità e di esperienza richiesti per lo svolgimento delle singole funzioni. Tale personale è trasferito e inquadrato ai sensi dei commi 5, 6 e 8 dell'articolo 7, anche se l'ente di provenienza non registri un esubero di personale e senza necessità di nulla osta da parte dello stesso ente.

4. Nelle more dell'attuazione della presente legge restano operative, secondo la normativa vigente, le strutture dei soggetti giuridici unificati nell'Agenzia.

ART. 24.

(Modifiche al decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213).

1. Al decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1:

1) al comma 1, le parole: « Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) » sono sostituite dalle seguenti: « Agenzia investigativa per la sicurezza dei trasporti (AIST) »;

2) al comma 2, le parole: « Agenzia nazionale per la sicurezza al volo (ANSV) » sono sostituite dalla sigla: « AIST »;

b) all'articolo 3, comma 1, la sigla: « ENAC » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

c) all'articolo 4, comma 1, lettera a), la sigla: « ENAC » è sostituita dalle seguenti parole: « Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) »;

d) all'articolo 5:

1) al comma 1, la sigla: « ENAC » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

2) al comma 2, la sigla: « ENAC » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

3) al comma 3, la sigla: « ANSV » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

4) al comma 4, la sigla: « ENAC » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

e) all'articolo 6:

1) al comma 1, la sigla: « ANSV » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

2) al comma 3, la sigla: « ANSV » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

f) all'articolo 7:

1) al comma 1, la sigla: « ENAC » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

2) al comma 2, la sigla: « ANSV » è sostituita dalla seguente: « AIST »;

3) al comma 3, la sigla: « ANSV » è
sostituita dalla seguente: « AIST »;

g) all'articolo 8:

1) al comma 1, la sigla: « ENAC » è
sostituita dalla seguente: « AIST »;

2) al comma 2, la sigla: « ANSV » è
sostituita dalla seguente: « AIST »;

h) all'articolo 9, comma 1, le parole:
« dall'ENAC e dall'ANSV nelle rispettive
banche dati » sono sostituite dalle seguenti:
« dall'AIST nella propria banca dati ».

