

N. 2329

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore DOLAZZA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 APRILE 1997

Istituzione del Servizio investigativo
sinistri aeronautici (SISA)

ONOREVOLI SENATORI. - L'esigenza che l'Italia risolva entro tempi brevissimi in modo appropriato il problema di disporre della capacità di esperire con competenza ed indipendenza investigazioni sugli incidenti aeronautici volte a stabilirne le circostanze e le cause tecniche, è imposta dalla direttiva comunitaria n. 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, direttiva in base alla quale gli Stati membri entro il 21 novembre 1996 avrebbero dovuto procedere ai connessi adempimenti e cioè aver attivato «un organo permanente ed indipendente» per far luce sulle cause degli incidenti aeronautici. L'Italia è pertanto già inadempiente (*).

Finalità del presente disegno di legge è di assicurare all'Italia un organismo di investigazione sui sinistri aeronautici - come raccomandato dall'accentata direttiva comunitaria n. 94/56/CE - con elevata e specifica qualificazione professionale, con inequivocabili garanzie di autonomia ed indipendenza, e con struttura agile, economica ed altamente funzionale.

Al fine di comprendere lo spirito del presente disegno di legge (ma anche di evidenziare la non pertinenza di altre iniziative solo formalmente volte alla stessa finalità), va rammentato come le difficoltà che in Italia si frappongono, al fine di accertare con chiarezza e credibilità cause e responsabilità di incidenti aerei entro tempi raf-

frontabili a quelli di altri Paesi, sono attribuibili soprattutto a due elementi interdipendenti:

1) l'incompatibilità della normativa vigente, compresa nel codice della navigazione e nello statuto del Registro aeronautico italiano (RAI), con i doveri di tutela del segreto istruttorio da parte del magistrato preposto all'inchiesta giudiziaria;

2) l'estrema scarsità in Italia di professionisti indipendenti e con inequivoca qualificazione di «investigatori di incidenti aerei», figura professionale da anni sviluppata in Paesi stranieri ove per la preparazione di questi tecnici vi sono istituti a livello universitario.

Per quanto riguarda il primo elemento vanno innanzitutto considerate le norme del codice della navigazione (parte seconda, navigazione aerea) di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni. In particolare al titolo VIII (Delle inchieste sui sinistri) è detto (articolo 826) che il direttore di aeroporto (titolare della circoscrizione entro la quale si è verificato il sinistro), avuta notizia di incidente aereo, ne dà immediata comunicazione all'autorità giudiziaria e procede ad inchiesta sommaria le cui risultanze sono trasmesse al Ministro dei trasporti e della navigazione.

All'articolo 827 del codice della navigazione è detto che il Ministro dei trasporti e della navigazione, preso atto delle risultan-

(*) In effetti l'inadempienza da parte italiana risale ad epoca assai precedente. Quanto richiesto dalla direttiva comunitaria 94/56/CE era già contemplato negli *standards* e nelle pratiche raccomandate di cui all'Allegato 13 alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, Convenzione (costituente l'*International Civil Aviation Organization*, ICAO) di cui l'Italia è firmataria, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561. I principi generali di detti *standards* sono stati recepiti nell'ordinamento italiano con decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, ai sensi della legge 13 maggio 1983, n. 213, ma ancora non hanno trovato applicazione a motivo della mancata emanazione di uno specifico decreto ministeriale.

ze dell'inchiesta sommaria, ha facoltà di avviare un'inchiesta tecnica formale: in caso affermativo il Ministro trasmette gli atti alla commissione tecnico-amministrativa preposta all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente e «costituita a norma del regolamento» (articolo 827, secondo comma). È sintomatico come il regolamento per la navigazione aerea, dall'originaria stesura di settantadue anni or sono (regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356), sia stato più volte emendato ma non sia mai stato completato con la regolamentazione relativa alla composizione delle commissioni tecnico-amministrative di cui all'articolo 827 del codice della navigazione. Infine, all'articolo 829 è detto che la commissione deposita le sue conclusioni presso il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Conseguentemente alla rimarcata omissione, per prassi e consuetudine dette commissioni tecnico-amministrative ebbero ad essere presiedute quasi sempre dal direttore d'aeroporto titolare della circoscrizione entro la quale si era verificato il sinistro (oppure da un alto funzionario della Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia), mentre quali componenti delle commissioni stesse figuravano invariabilmente:

un ufficiale medico del Corpo sanitario aeronautico;

un ingegnere del Registro aeronautico italiano (ente pubblico preposto alla sorveglianza tecnica degli aeromobili);

un esperto di assistenza al volo e controllo del traffico aereo, facente parte dell'Ente nazionale assistenza al volo-ENAV (o enti che lo precedettero);

un funzionario del Servizio navigazione (ufficio sicurezza del volo) della Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia;

un certo numero di osservatori in rappresentanza della compagnia aerea dell'in-

dustria costruttrice dell'aeromobile e della rappresentanza sindacale dei piloti.

Va constatato come ad ogni soggetto implicato nell'inchiesta sommaria ed in quella tecnico-formale corrispondano entità potenzialmente coinvolte con il determinarsi delle cause e delle responsabilità del sinistro aeronautico, e precisamente, nell'ordine:

il direttore d'aeroporto: trattandosi di quello di partenza del velivolo incidentato, ha la responsabilità di autorizzare il decollo dell'aeromobile solo dopo aver verificato la validità e la completezza dei documenti dell'equipaggio e dell'aeromobile;

il Ministro dei trasporti e della navigazione: è politicamente responsabile di tutti i servizi connessi con il volo di aerei non militari;

l'alto funzionario della Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia: questa Direzione generale finora (*) ha il compito e la responsabilità di accertare la capacità tecnico-operativa della compagnia aerea a volare su determinate rotte e ad operare determinati servizi, di concedere e di rinnovare licenze professionali ai componenti gli equipaggi di volo, di effettuare periodici controlli tecnico-professionali sui componenti gli equipaggi di volo; ha il compito di accertare la correttezza tecnica della costruzione e l'efficienza delle infrastrutture di volo degli aeroporti, la correttezza e la conformità della manualistica operativa e di volo e dei programmi addestrativi ed è, inoltre, la «produttrice» delle norme di sicurezza (esclusione fatta per la materia prettamente tecnica degli aeromobili);

l'ufficiale medico del Corpo sanitario aeronautico: è un dipendente dell'organizzazione militare (appunto il Corpo sanitario aeronautico) che gestisce ed è funzionalmente responsabile dei due Istituti medico-legali dell'Aeronautica militare presso i

(*) È possibile che entro breve tempo delle attribuzioni della Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia, vengano trasferite ad un ente pubblico di nuova costituzione, il che non modifica quanto si sostiene.

quali i componenti degli equipaggi di volo (anche civili) si sottopongono ai periodici accertamenti psicofisiologici prescritti dalla legge per il riconoscimento o la conferma dell'attitudine all'espletamento delle funzioni di volo;

l'ingegnere del Registro aeronautico italiano: è un dipendente dell'organizzazione di diritto pubblico preposta alla sorveglianza tecnica degli aeromobili civili e cioè a verificare, attraverso una complessa e duplicata serie di controlli tecnici ed il conseguente rilascio o rinnovo di attestati e certificazioni, l'attitudine dell'aeromobile al volo per la specifica finalità per la quale viene impiegato. In riferimento al Registro aeronautico italiano (RAI) non si può tralasciare di rilevare come, in base allo Statuto dello stesso ente (decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1971, n. 285), massimo organo direttivo del RAI è il Consiglio d'amministrazione, nel quale la maggioranza è detenuta da rappresentanti di entità ed organismi il cui operato può essere causa di incidenti aeronautici (Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia; imprese di trasporto aereo; Aero Club d'Italia; industria aeronautica; assicurazioni aeronautiche, Ente nazionale della gente dell'aria);

l'esperto di assistenza al volo e controllo del traffico aereo, facente parte dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV): è l'ente pubblico che pianifica ed esercisce l'organizzazione degli spazi aerei, il sistema di assistenza al volo nello spazio aereo nazionale ed il controllo del traffico aereo, compiti di cui è responsabile;

il funzionario del Servizio navigazione (Ufficio sicurezza del volo) della Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia: è un dipendente (se non il dirigente) dell'ufficio (della citata Direzione generale) specificatamente preposto e responsabile dell'emissione, aggiornamento e convalida della normativa di sicurezza del volo (riguardante prevalentemente l'aspetto operativo, ma in parte anche quello tecnico).

È superfluo soffermarsi sulla posizione di non indipendenza e di vincolo ad interessi economici, industriali e di categoria dei rappresentanti, sia pure in qualità di osservatori, della compagnia aerea, dell'industria costruttrice dell'aeromobile e della rappresentanza sindacale dei piloti.

Le dimensioni degli interessi economici e concorrenziali (accentuatesi negli ultimi anni con lo svilupparsi e l'ampliarsi della *deregulation*) che contraddistinguono da almeno tre lustri sia il trasporto aereo sia l'industria produttrice degli aeroplani da trasporto, nonchè il radicalizzarsi di altri interessi incentrati sul trasporto aereo, non consentono l'ulteriore affidamento delle inchieste sui sinistri aeronautici, neppure nelle fasi iniziali di raccolta e collazione della documentazione e dei reperti, ad organismi - quali le commissioni tecnico-amministrative di nomina ministeriale - aperte alle ingerenze di tutti gli organismi potenzialmente coinvolti (se non responsabili) in cause e responsabilità del sinistro e con componenti difficilmente in condizioni di mantenere il necessario atteggiamento di riservatezza, indipendenza ed imparzialità.

In considerazione di questa situazione di fatto, pressochè sistematicamente dai primi anni Settanta, in occasione di sinistri aeronautici di rilievo, il magistrato preposto all'inchiesta giudiziaria sul sinistro stesso è stato costretto ad escludere totalmente la commissione tecnico-amministrativa dalle indagini nonchè dal possesso e dalla consultazione di documentazione e reperti, bloccandone di fatto l'attività.

Immediatamente il magistrato a sua volta si è venuto a trovare in gravi difficoltà poichè - mancando in Italia una scuola d'investigazione sugli incidenti aerei ed essendo disponibili nel nostro Paese solo pochi «investigatori» laureati all'estero ma in posizione d'incompatibilità con l'inchiesta in quanto dipendenti dell'Aeronautica militare o di compagnie aeree - ha dovuto avvalersi, come periti d'ufficio, di istituti o investigatori esteri (con conseguenti lunghe proce-

ture) oppure, prevalentemente, di cattedratici italiani di costruzioni ed altre tecnologie aeronautiche i quali, prima di redarre le rispettive perizie, sono stati costretti ad acquisire un minimo di pratica sulla metodologia delle investigazioni sui sinistri aeronautici.

Il comprensibile rilevante allungamento dei tempi per pervenire a conclusioni tecniche apprezzabili rappresenta un fatto particolarmente negativo poichè viene a vanificare la possibilità di identificare eventuali cause ripetitive (e procedere ai conseguenti allertamenti) potenzialmente determinanti altri sinistri.

Da quanto premesso, risulta incontestabile come, al fine di pervenire alla scoperta delle effettive cause di un sinistro aereo, è indispensabile disporre di un organismo specializzato d'investigazione tecnica, nettamente differenziato non solamente dagli ambienti entro i quali viene naturalmente ricercata la causa del sinistro e che sono vincolati direttamente ad interessi da tutelare (industria costruttrice dell'aeromobile, compagnia esercente e rappresentanti del personale di volo), ma anche dai cosiddetti «produttori di sicurezza», intendendo per questi ultimi quei pubblici organismi (Direzione generale dell'aviazione civile, Civilavia; Registro aeronautico italiano, RAI; Istituti medico legali dell'Aeronautica militare; Ente nazionale assistenza al volo, ENAV; Aero Club d'Italia, AeCd'I) che con i propri servizi, approvazioni, controlli ed emissioni normative dovrebbero contribuire all'instaurarsi di condizioni di effettiva sicurezza del volo e che, al contrario, con omissioni, dimenticanze ed inesattezze possono contribuire a provocare sinistri aeronautici.

Indubbiamente questi organismi, e di conseguenza i rispettivi dipendenti, non si trovano nelle condizioni d'autonomia e di

imparzialità indispensabili a partecipare alla conduzione di indagini.

La conseguente tassativa separazione di poteri e competenze, cui si ispira questo disegno di legge, è in netto contrasto con la diffusa tendenza, anche in iniziative a vocazione legislativa, di creare pleorici organismi genericamente preposti alla sicurezza del volo a carattere largamente rappresentativo, con cumulo fra mansioni di «produzione preventiva di sicurezza» e competenze investigative «a posteriori», con forte supporto sindacale, con molte centinaia di dipendenti (vedasi studio CNR) nonchè con tentativi di far decadere - nella fattispecie - le elementari incompatibilità tipiche di un'inchiesta giudiziaria. Il patrocinare la costituzione di elefantiaci organismi consociativi del genere equivale a prostrarre le sintetizzate inammissibili condizioni finora protrattesi assicurando continuità ai noti interessi che da tali condizioni traggono vantaggio e che finora, in particolare negli anni Ottanta, sono riusciti a bloccare sul nascere ogni valida iniziativa per la costituzione di un organismo preposto ad investigazioni sugli incidenti aerei competente, indipendente e nel rigoroso rispetto dell'accentata separazione, concetto basilare al quale si rifà la presente proposta.

Prima di concludere è appena il caso di rammentare come la prassi finora seguita in Italia implica l'impiego nelle commissioni tecnico-amministrative di cui s'è parlato di personale di solito per la prima o la seconda volta preposto ad investigazioni su sinistro aeronautico, mentre - come è stato anticipato - all'estero da decenni esistono istituti a livello universitario ove vengono preparati gli investigatori professionali sui sinistri aerei.

Ad una professione consolidata a livello accademico e scientifico, l'Italia finora ha fatto riscontro con soluzioni improvvisate.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Costituzione del Servizio investigazioni
sinistri aeronautici, SISA)*

1. È istituito il Servizio investigazioni sinistri aeronautici – di seguito denominato SISA – organismo autonomo ed indipendente preposto, mediante indagini tecniche, a far luce sulle circostanze ed a identificare le cause determinanti di sinistri aeronautici.

2. Gli oneri di spesa per il funzionamento del SISA sono iscritti nelle previsioni di bilancio della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Art. 2.

(Composizione del SISA)

1. Il SISA è composto dal presidente, scelto fra i magistrati con qualifica non inferiore a consigliere di Corte di cassazione; dal comitato di gestione; dal comitato tecnico; da 26 investigatori professionali di sinistri aerei e da 24 addetti con funzioni amministrative, di supporto e di segreteria.

2. L'organico complessivo del SISA non deve superare un massimo di cinquanta unità, nelle quali non rientrano il presidente, il direttore amministrativo ed il direttore tecnico. È fatto tassativo divieto di aumentare di fatto questo organico mediante distacchi da altre amministrazioni pubbliche o organismi privati o altri accorgimenti.

3. Gli investigatori professionali di sinistri aerei di cui al comma 1 devono essere in possesso di un attestato rilasciato da riconosciuti istituti esteri fin quando questo titolo non sarà conseguibile anche in Italia presso istituti che rispettino le

condizioni previste all'articolo 8, di investigazione sui sinistri aeronautici.

4. In attesa della completa disponibilità dell'organico degli investigatori professionali di sinistri aerei, il comitato di gestione può assumere con contratto a termine investigatori professionali esteri.

5. Attestati rilasciati da sodalizi, associazioni, enti militari e fondazioni per la sicurezza del volo e per l'investigazione sui sinistri aerei non sono considerati validi ai fini del riconoscimento della qualifica professionale di investigatore.

6. Il presidente del SISA è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, col Ministro della difesa e col Ministro dei trasporti e della navigazione. Il mandato ha la durata di sette anni e non è rinnovabile. La nomina è soggetta al parere obbligatorio e vincolante delle Commissioni parlamentari competenti, rispettivamente, in materia di trasporti e comunicazioni, difesa e giustizia. Detti pareri sono espressi entro sessanta giorni dalla trasmissione della relativa proposta da parte del Presidente del Consiglio dei ministri. Il decreto di nomina del primo presidente del SISA deve essere perfezionato dal Presidente del Consiglio dei ministri entro venti giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

7. Gli investigatori professionali sono suddivisi in sei «unità d'indagine», con le modalità specificate nel regolamento di cui all'articolo 5.

8. Il presidente del SISA nomina i responsabili delle unità d'indagine, alla base dei rispettivi titoli ed esperienze professionali, nonchè, fra di essi, il direttore tecnico del SISA.

9. Il comitato di gestione è composto dal presidente del SISA, dal direttore tecnico e dal direttore amministrativo. È obbligatoria una delibera del comitato di gestione per tutte le decisioni di rilevanza eccedente l'ordinaria amministrazione.

10. Il direttore amministrativo è scelto dal presidente del SISA, di concerto con il Presidente del Consiglio dei ministri, fra i

dirigenti generali del Ministero del tesoro che ne facciano domanda.

11. Il comitato tecnico è composto dai responsabili delle sei unità d'indagine.

Art. 3.

(Compiti e funzionamento basilico del SISA)

1. I servizi del Ministero dei trasporti e della navigazione, l'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV), i comandi militari responsabili di servizi aerei, basi, aeroporti, aviosuperfici e servizi di sorveglianza dello spazio aereo ed i corpi di polizia sono obbligati a segnalare con la massima rapidità possibile al Servizio investigazioni sinistri aeronautici (SISA), il verificarsi di sinistri, incidenti ed eventi anomali di carattere aeronautico, accorsi ad aeromobili di ogni tipo, civili e militari, pubblici e privati, italiani e stranieri nello spazio aereo italiano.

2. In caso di incidenti nei quali sono coinvolti aeromobili civili in servizio di pubblico trasporto, il SISA deve far pervenire con la massima rapidità possibile sul luogo del sinistro un'unità d'indagine preposta ai primi rilevamenti, ad una sommaria ricostruzione dei fatti, al recupero ed alla collazione di materiali e reperti ed alla redazione di un rapporto preliminare destinato al direttore tecnico del SISA, il quale, se del caso, dispone la definitiva composizione dell'unità d'indagine.

3. In caso di sinistri nei quali non sono coinvolti aeromobili in servizio di pubblico trasporto e che non presentano aspetti di gravità, spetta al direttore tecnico del SISA decidere se avviare un'indagine, salvo specifica richiesta da parte del magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria. L'avvio dell'indagine è obbligatorio allorquando l'evento ha provocato la morte di una o più persone.

4. In caso di sinistri in cui sono coinvolti esclusivamente aeromobili militari, l'intervento del SISA deve essere richiesto dal magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria.

Con l'espressione aeromobili militari si intendono gli aeromobili delle Forze armate, dei Corpi di polizia, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e di ogni altro organismo esentato dall'immatricolazione dell'aeromobile presso il Registro aeronautico nazionale. Il direttore tecnico del SISA ha facoltà di chiedere, motivatamente, al magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria che le investigazioni su un sinistro in cui sono coinvolti esclusivamente aeromobili militari sia affidata al SISA. L'avocazione dell'inchiesta da parte del SISA implica obbligatoriamente l'esclusione di organi d'investigazione militari.

5. In caso sia di sinistri nei quali sono coinvolti aeromobili civili e militari e sia di incidenti in cui sono coinvolti solo aeromobili militari ed ove si registrano vittime civili o rilevanti danni a beni privati, la competenza dell'indagine è obbligatoriamente ed esclusivamente del SISA.

6. È compito del direttore tecnico del SISA, sulla base dei primi rapporti, decidere se l'investigazione debba essere affidata ad una o più unità d'indagine. Il responsabile di unità d'indagine incaricata è obbligato a prendere immediato contatto con il magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria per fornirgli le prime sommarie informazioni, per stabilire eventualmente un comune programma di lavoro e per disporre quanto necessario ad ottenere documentazioni, convocazioni di testimoni, permesso a sopralluoghi ed accesso ad atti pubblici e privati che si rendessero necessari per lo sviluppo dell'indagine.

7. Le conclusioni dell'indagine, viste dal comitato tecnico e dal comitato di gestione sono fatte pervenire alla competente autorità giudiziaria e, dopo il nullaosta di quest'ultima, al Ministero dei trasporti e della navigazione e agli altri Ministeri interessati per le implicazioni di competenza. Le conclusioni delle investigazioni esperite dal SISA sono controfirmate dal presidente del SISA, dal direttore tecnico e dal responsabile dell'unità di indagine competente.

8. Previo nullaosta dell'autorità giudiziaria competente, il SISA redige una relazione dell'indagine e delle conclusioni, destinata alla pubblicazione in lingua italiana e in lingua inglese ed alla massima divulgazione anche all'estero.

9. Nel caso in cui, nel corso dell'investigazione, emergessero elementi atti a creare condizioni di rischio e di pericolo all'attività di volo, il responsabile dell'unità di indagine deve ottenere, a seguito di domanda documentata, dal magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria il nullaosta ad informare di tali condizioni di rischio il Ministero dei trasporti e della navigazione nonchè gli organismi aeronautici italiani ed esteri interessate.

10. Il SISA rappresenta l'Italia nelle commissioni d'inchiesta estere per sinistri aerei verificatisi all'estero nei quali sono coinvolti aerei o cittadini italiani.

11. Su specifica richiesta dell'autorità giudiziaria ed indipendentemente dal verificarsi di sinistri e di condizioni di pericolo, il SISA procede a valutazioni e perizie relative alla sicurezza ed all'affidabilità su aeromobili, apparati, impianti e sistemi di bordo, aeroporti, infrastrutture aeronautiche di ogni tipo, sistemi di radioassistenza e comunicazione aeronautica, procedure di volo, programmi addestrativi, programmi di compagnie aeree, deliberazioni di carattere aeronautico e di manualistica aeronautica.

12. Nel caso di sinistri aeronautici che interessano aeromobili stranieri, il magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria può autorizzare il responsabile dell'unità di indagine del SISA ad includere in quest'ultima un investigatore, designato dal governo del Paese di nazionalità del velivolo incidentato, come osservatore.

Art. 4.

(Competenze del SISA e adattamenti del codice della navigazione)

1. Tutte le competenze e le attribuzioni in materia di conduzione delle inchieste su-

gli incidenti aeronautici e sugli eventi di pericolo aeronautici sul territorio nazionale, nelle acque internazionali sottostanti lo spazio aereo italiano e nello spazio aereo affidato dai piani regionali dell'*International Civil Aviation Organization* (ICAO) al Servizio di controllo del traffico aereo italiano sono trasferite al SISA.

2. Il Governo è delegato ad emanare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo inteso a rendere compatibili con la presente legge il codice della navigazione, il regolamento per la navigazione aerea ed ogni altra norma connessa con le attribuzioni del SISA.

3. Sono abrogate tutte le norme in contrasto con la presente legge.

Art. 5.

(Regolamento del SISA)

1. Lo schema di regolamento del SISA è trasmesso dal Presidente del Consiglio dei ministri alle Commissioni permanenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati competenti in materia di ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, nonché di giustizia, difesa, finanze e tesoro e trasporti e comunicazioni, che esprimono il relativo parere entro il termine di trenta giorni. Il regolamento stesso è poi adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, entro sessanta giorni dall'espressione dell'ultimo dei predetti pareri.

2. Nel regolamento del SISA sono specificate:

- a) le qualifiche amministrative e tecniche, le mansioni, i livelli retributivi e le caratteristiche di carriera del personale;
- b) le norme per l'assunzione del personale;
- c) le norme d'ordine interno;
- d) il regolamento amministrativo-contabile;

- e) il regolamento operativo: conduzione delle investigazioni;
- f) la normativa per l'assunzione del personale.

Art. 6.

(Controllo della Corte dei conti)

1. La Corte dei conti esercita il controllo della gestione finanziaria del SISA con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e dalla legge 14 gennaio 1994, n. 20, e successive modificazioni, e riferisce al Parlamento sull'attività svolta dal SISA nell'esercizio esaminato.

Art. 7.

(Contributi esterni)

1. In casi di documentata necessità, il direttore tecnico del SISA di propria motivata iniziativa, o su richiesta motivata di uno dei responsabili di unità d'indagine, di concerto col direttore amministrativo, può avvalersi di servizi, collaborazioni e di consulenze fornite saltuariamente da professionisti, studi ed istituti esterni, italiani ed esteri, purchè non in condizioni di contrasto con quanto specificato all'articolo 8.

2. In caso di richiesta di prestazioni rilevanti è necessaria la delibera del comitato di gestione.

Art. 8.

(Condizioni particolari)

1. La particolarità dei compiti destinati ad essere assolti dal SISA impone l'osservanza tassativa delle seguenti condizioni:

a) l'intera attività del SISA si svolge nelle condizioni di riservatezza prescritte dalla legge per l'attività giudiziaria d'istruttoria; l'operato delle unità d'indagine e le

connesse elaborazioni allargate nell'ambito del SISA sono è equiparati, agli effetti della segretezza, all'attività degli uffici del magistrato inquirente;

b) tutti gli atti tecnici del SISA, eccezione fatta per le relazioni cui all'articolo 3, comma 8, sono tutelati dal segreto istruttorio;

c) al SISA ed al suo personale è fatto divieto di svolgere studi, perizie e consulenze gratuite o a pagamento per enti pubblici e privati, nazionali ed esteri;

d) dai concorsi per l'assunzione di personale del SISA vengono esclusi coloro i quali negli ultimi cinque anni abbiano intrattenuto rapporti continuativi o saltuari di lavoro, d'interesse e di dipendenza con enti ed organismi aeronautici pubblici e privati, italiani e stranieri, eccezione fatta per istituti di formazione indipendenti, riconosciuti dal Governo, non patrocinati da enti ed organismi aeronautici;

e) le condizioni cui alla lettera d) valgono anche per i fornitori di servizi, consulenze e collaborazioni esterne. Per tali fornitori, come nel caso di uso di impianti di sperimentazione aeronautica, le deroghe possono essere concesse dal magistrato titolare dell'inchiesta giudiziaria sul sinistro, dietro motivata istanza del responsabile dell'unità d'indagine competente per il caso in questione;

f) il comitato di gestione del SISA è tenuto a dedicare particolare impegno affinché il personale dipendente osservi il presente articolo 8.

Art. 9.

(Disposizioni transitorie)

1. In attesa dell'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 5, al personale del SISA, se proveniente dalla pubblica amministrazione, sono corrisposti gli stessi emolumenti percepiti nella precedente posizione.

2. Agli investigatori professionali è corrisposto un trattamento economico pari a

quello previsto per i dirigenti generali dello Stato di livello B.

3. In attesa dell'entrata in vigore del regolamento del SISA di cui al comma 1, il trattamento economico del personale amministrativo, di supporto e di segreteria è determinato con le modalità previste per il personale dipendente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, tenuto conto della specificità delle mansioni e delle attività cui esso è chiamato a svolgere.

4. Il Ministero del tesoro accredita alla Presidenza del Consiglio dei ministri l'ammontare di spesa necessaria al funzionamento ed agli investimenti iniziali del SISA, in attesa della formulazione del preventivo di spesa per il successivo esercizio finanziario.

Art. 10.

(Entrata in vigore)

1. Ove non sia diversamente disposto, le disposizioni della presente legge entrano in vigore il quarantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

2. Dal giorno successivo a quello della pubblicazione, la Presidenza del Consiglio dei ministri ha facoltà di avviare gli adempimenti necessari affinché al quarantesimo giorno dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* il SISA possa svolgere attività operativa.

