

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2021
DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**
(art. 10, comma 1, lettera *b*, d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150)

STRUTTURA DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

1. Presentazione	3
2. Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e gli altri <i>stakeholder</i> esterni.....	6
2.1. Il contesto esterno di riferimento.....	6
2.2. L'ANSV.....	6
2.3. I risultati raggiunti.....	8
2.4. Le criticità e le opportunità.....	13
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	14
3.1. Albero della <i>performance</i>	14
3.2. Obiettivi strategici e misurazione della <i>performance</i> organizzativa.....	14
3.3. Obiettivi e piani operativi	17
3.4. Obiettivi individuali	22
4. Risorse, efficienza ed economicità	23
5. Pari opportunità e bilancio di genere	24
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	25
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	25
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della <i>performance</i>	25
Allegati	26

SEZIONE 1 PRESENTAZIONE

La “Relazione sulla *performance*” (di seguito “Relazione”), prevista dall’art. 10, comma 1, lettera *b*, del d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150, costituisce lo strumento mediante il quale vengono illustrati i risultati ottenuti dall’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV). In particolare, la Relazione relativa all’anno 2021 evidenzia, a consuntivo, i risultati organizzativi ed individuali raggiunti rispetto agli obiettivi programmati e gli eventuali scostamenti dagli stessi.

Al riguardo, pare opportuno precisare che molte informazioni fornite nella presente Relazione sono già contenute nel Rapporto che l’ANSV, per legge, è tenuta a trasmettere, ogni anno, alla Presidenza del Consiglio dei ministri per il successivo inoltro al Parlamento, per cui, per maggiori dettagli sull’attività svolta dall’ANSV nell’anno di riferimento, si rimanda al “*Rapporto informativo sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’aviazione civile in Italia – Anno 2021*” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Nella stesura della presente Relazione si è tenuto conto, per quanto possibile, delle osservazioni formulate dal Dipartimento della funzione pubblica-Ufficio per la valutazione della *performance*.

La pandemia da COVID-19 ha rappresentato, non soltanto nel 2020, ma anche nel 2021, una sfida per le autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile, come l’ANSV, che hanno dovuto continuare ad assicurare lo svolgimento della propria attività investigativa in un contesto ambientale molto complesso, costringendo le predette autorità a riorganizzare il proprio *modus operandi*.

In particolare, la pandemia ha imposto di trovare delle soluzioni per superare gli ostacoli ai normali modi di lavorare: essa, ad esempio, ha finito per incidere sullo svolgimento dei viaggi (non soltanto in Italia, ma anche e soprattutto all’estero) e quindi, anche, sulla ordinaria esecuzione dei sopralluoghi operativi in caso di incidente e sulla effettuazione, all’estero, presso i rispettivi costruttori, di esami tecnici su componenti degli aeromobili soggetti ad inchiesta.

In questo contesto si è trovata ad operare anche l’ANSV, che, nonostante abbia continuato ad assicurare l’assolvimento dei compiti di istituto, ha adottato una serie di cautele finalizzate a minimizzare i rischi per i propri investigatori.

Ciò premesso, la criticità di organico in cui versa l’ANSV, soprattutto nell’area investigativa, continua purtroppo a permanere, nonostante la stessa abbia ripetutamente sensibilizzato l’Amministrazione vigilante (Presidenza del Consiglio dei ministri) sulla propria situazione, chiedendo, anche e non soltanto attraverso i propri *Rapporti informativi* annuali al Parlamento, gli

interventi normativi necessari per dare stabilità e completezza di organico all'ente, assicurando, peraltro, il *turnover* del personale cessato dal servizio.

Questa situazione appare paradossale, pensando all'importanza del ruolo svolto dall'ANSV a presidio della sicurezza del volo, nei limiti delineati dal suo mandato istituzionale. Il regolamento UE n. 996/2010, nel *considerando* n. 15, sottolinea, infatti, l'importanza di tale ruolo, rappresentando che «(15) Le autorità investigative per la sicurezza sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.». Conseguentemente, sempre secondo il legislatore dell'Unione europea, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile deve essere «dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.» (art. 4, paragrafo 6, del regolamento UE n. 996/2010).

In proposito, pare opportuno evidenziare che l'attività dell'ANSV è soggetta a costante monitoraggio da parte dell'ICAO¹ e dell'ENCASIA² anche attraverso periodiche verifiche (*audit* ICAO e *peer review* ENCASIA).

L'ANSV ha un limitato numero di investigatori di ruolo (2 sui 12 previsti dalla dotazione organica) e soltanto grazie al fondamentale supporto fornito dall'Aeronautica militare ha potuto continuare ad assolvere i propri compiti di istituto. In virtù del protocollo d'intesa sottoscritto nel 2014 (e successivamente rinnovato), la Forza armata ha infatti disposto il comando presso l'ANSV di 4 unità di proprio personale militare (tutti Ufficiali), da impiegare nell'area investigativa.

Tanto per fornire alcune cifre, a livello UE ci sono complessivamente circa 245 *air safety investigator* a tempo pieno, con una media di poco meno di 9 investigatori per Stato membro; per quantità di investigatori spiccano, in particolare, la Francia, la Germania e la Spagna, che ne hanno un numero, soprattutto la prima, ampiamente sopra la media. Anche il Regno Unito, che non fa più parte della UE, ha un elevato numero di investigatori. Peraltro, alcune di tali autorità investigative straniere possono avvalersi, oltre che dei propri investigatori a tempo pieno, anche di *field investigator* o investigatori *part-time/freelance*, che forniscono un supporto nel caso di eventi in cui siano coinvolti aeromobili dell'aviazione generale. Purtroppo, la vigente normativa italiana in materia di affidamento

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

² L'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), di cui fa parte di diritto anche l'ANSV, è l'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile della UE, istituito dall'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010, al quale si rimanda per le competenze di tale organismo.

delle consulenze da parte degli enti pubblici preclude, all'ANSV, la possibilità di ricorrere ad interessanti ed efficaci forme di collaborazione investigativa esterna, analoghe a quelle testé citate. Quindi è di tutta evidenza che il numero degli investigatori dell'ANSV sia decisamente insufficiente, tenuto conto della significativa mole di lavoro.

Rimane quindi sempre valido quanto già sottolineato ripetutamente dall'ANSV, cioè la necessità di pervenire alla normalizzazione della situazione della stessa, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente;
- b) la rimozione di quelle limitazioni normative che finiscono per penalizzare l'assolvimento dei compiti di istituto.

In sintesi, al fine di evitare penalizzazioni all'assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV ed assicurare il pieno rispetto del dettato internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza, il Governo ed il Parlamento dovrebbero intervenire per favorire il rapido completamento degli organici dell'ANSV, l'avvicendamento del personale cessato dal servizio e l'adeguamento, di conseguenza, delle risorse finanziarie, tenuto anche conto del costante interesse manifestato dalle istituzioni internazionali e UE nei confronti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

SEZIONE 2

SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E GLI ALTRI *STAKEHOLDER* ESTERNI

2.1. Il contesto esterno di riferimento.

Come precisato nel “Piano della *performance*”, il principale comparto di riferimento dell’azione dell’ANSV è quello aeronautico, che si è caratterizzato, anche nel 2021, per i due seguenti aspetti:

- l’elevata complessità sotto il profilo organizzativo ed operativo;
- l’elevato livello tecnologico, in costante e rapida evoluzione.

Nell’interagire con il comparto aeronautico, l’ANSV si è interfacciata con molteplici soggetti, al fine di assicurare una più efficace azione di prevenzione. Tra tali soggetti si segnalano, in particolare, i seguenti: EASA (European Union Aviation Safety Agency), ENCASIA (Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile), autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile di altri Stati, autorità dell’aviazione civile (nazionale ed estere), fornitori dei servizi della navigazione aerea, costruttori di aeromobili e della relativa componentistica, imprese di trasporto aereo e di lavoro aereo, gestori aeroportuali, associazioni professionali e dilettantistiche di volo, persone fisiche proprietarie o esercenti di aeromobili.

Nel caso di incidenti aerei di particolare gravità, l’ANSV si è interfacciata pure con l’autorità giudiziaria (al fine di assicurare il necessario coordinamento tra l’inchiesta di sicurezza e quella di competenza di quest’ultima) e con i familiari delle vittime.

Anche nel 2021 le iniziative normative finalizzate al contenimento della spesa pubblica hanno fatto sentire i propri effetti sul regolare svolgimento dell’attività investigativa. In particolare, l’impossibilità derivante dalle vigenti disposizioni di legge di completare l’organico del personale e di assicurare il completo e necessario *turnover* soprattutto dei tecnici investigatori ha reso problematico l’assolvimento dei delicati compiti di istituto e quindi il conseguimento degli obiettivi programmati, ancorché l’impiego del citato personale militare in comando abbia temporaneamente attenuato la situazione di criticità.

2.2. L’ANSV.

A fronte di un ruolo viepiù crescente nel panorama nazionale e UE dell’ANSV, la sua dotazione organica è stata progressivamente erosa, a seguito dei numerosi interventi legislativi volti al contenimento delle spese della pubblica amministrazione. Da una dotazione organica iniziale di 55 unità di personale (prevista dal decreto legislativo n. 66/1999) si è scesi, con il decreto del Presidente

del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

Da ricordare, in tale contesto, che l'ANSV non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico di 30 unità di personale. Da segnalare, inoltre, che l'ANSV non dispone, per ragioni estranee alla sua volontà, neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

A fronte della predetta dotazione di 30 unità, quelle in servizio, alla fine del 2021, erano però soltanto 20, con la precisazione, tuttavia, che, di queste 20, 5 erano unità in comando dall'Aeronautica militare, di cui quattro unità operanti con la qualifica di tecnici investigatori (su una dotazione organica ANSV che ne prevederebbe complessivamente 12), mentre la quinta impiegata nell'area amministrativa.

La criticità di organico nell'area investigativa, ancorché temporaneamente attenuata dalla presa di servizio del personale militare in comando, incide inevitabilmente sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti. Per sottolineare la gravità della criticità di organico, si ritiene opportuno ricordare, a fronte dei compiti di istituto assegnati, per legge, all'ANSV, quali siano, in concreto, le incombenze gravanti sul personale investigativo.

a) *Inchieste di sicurezza*

- Procedere all'acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione.
- Completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali e le eventuali raccomandazioni di sicurezza.
- Svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi segnalati, al fine di procedere alla puntuale classificazione degli stessi e verificare l'eventuale sussistenza dei presupposti di legge per procedere alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza.
- Partecipare, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e dell'Unione europea, alle inchieste di sicurezza che coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori.

b) *Attività di studio*

- Sulla base delle evidenze emerse nel corso delle inchieste di sicurezza o del monitoraggio di criticità ricorrenti che possano incidere negativamente sulla sicurezza del volo, elaborare studi

di approfondimento delle problematiche di interesse, con la predisposizione, se necessario, delle opportune raccomandazioni di sicurezza.

c) *Sistema di segnalazione volontaria o spontanea nazionale (voluntary report)*

- Procedere all'analisi delle segnalazioni spontanee, proponendo, nel caso in cui siano emerse delle criticità di interesse per la sicurezza del volo, le azioni più opportune per mitigare o rimuovere le criticità individuate.

Il predetto personale assicura anche la presenza dell'ANSV nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali inerenti alle tematiche attinenti all'attività istituzionale.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area tecnica-economica-amministrativa del personale presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti. Al riguardo, va ribadito che le incombenze burocratiche in tema di corruzione, trasparenza, *performance* e *privacy* hanno ormai raggiunto (soprattutto a livello di istituzioni pubbliche di ridotte dimensioni) livelli inaccettabili, eccessivamente gravosi, che finiscono per distogliere dal prioritario assolvimento dei compiti di istituto.

L'obiettivo prioritario dell'ANSV, per quanto concerne il personale, continua dunque a restare quello di completare la propria dotazione organica.

Non va infatti dimenticato che la possibilità di avvalersi del personale dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV è limitata nel tempo, proprio perché si tratta di una soluzione provvisoria, destinata a consentire lo svolgimento della missione dell'ANSV nella fase emergenziale in cui si trova, in vista dell'assunzione, previo espletamento di concorso pubblico, di personale a tempo indeterminato da inserire stabilmente nel proprio organico investigatori.

2.3. I risultati raggiunti.

Anche nel 2021, malgrado le limitazioni imposte dalla pandemia da COVID-19, l'ANSV ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico, in un'ottica di sinergie e di confronto per il miglioramento dei livelli di sicurezza del volo. Purtroppo, anche nel 2021, a causa delle limitazioni di contenimento della citata pandemia, è stato necessario comprimere, il più possibile, rispetto al periodo precedente alla pandemia, gli incontri istituzionali in presenza presso la sede dell'ANSV o presso quelle di altri soggetti.

In tale contesto, l'ANSV, anche nel 2021, ha comunque mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la

sicurezza dell'aviazione civile. Inoltre, ha presenziato, con le modalità definite dagli organizzatori, alle iniziative europee e internazionali di maggior interesse per la sicurezza del volo, al fine di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, per fornire, laddove utile e per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della stessa sicurezza del volo.

Per maggiori informazioni in merito si rinvia al citato “*Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia – Anno 2021*”.

Nell'anno 2021 gli eventi aeronautici che sono stati considerati di interesse per la sicurezza del volo e registrati dall'ANSV sono stati 987 (di cui oltre 100 relativi ad eventi che hanno visto coinvolti apparecchi per il volo da diporto o sportivo³).

Come consuetudine, questi numeri comprendono sia le segnalazioni relative ad eventi occorsi in Italia (a prescindere dalla nazionalità dell'aeromobile), sia quelle relative ad eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (immatricolati in Italia, progettati/costruiti da società italiane, eserciti da operatori italiani).

Il numero delle segnalazioni registrate nel 2021 è stato in aumento rispetto all'anno precedente, in cui c'era stata una contrazione delle attività di volo in tutti i settori di impiego a causa dell'emergenza pandemica.

Delle 987 segnalazioni registrate e processate, 88 riguardano eventi, occorsi in territorio italiano, che l'ANSV ha classificato come incidenti (76 eventi) o come inconvenienti gravi (12); 4 dei 76 incidenti hanno visto coinvolti aeromobili a pilotaggio remoto.

A fronte dei citati 88 eventi, le inchieste di sicurezza aperte dall'ANSV sono state 25⁴, di cui 22 per eventi classificati come incidenti (7, in particolare, relativi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo) e 3 per eventi classificati come inconvenienti gravi.

La sensibile differenza fra gli incidenti/inconvenienti gravi occorsi e il numero di inchieste di sicurezza aperte si spiega sulla base delle novità apportate in materia di obbligo/facoltà di inchiesta dall'art. 135 del regolamento UE 2018/1139, che ha modificato l'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

In sostanza, l'ANSV ha concentrato il proprio impegno e le proprie limitate risorse soprattutto su quegli eventi la cui comprensione, tramite lo svolgimento di una inchiesta di sicurezza, sia

³ Apparecchi per il volo da diporto o sportivo (di seguito anche apparecchi VDS): si tratta degli apparecchi così definiti, in Italia, dalla legge 25 marzo 1985 n. 106. Tali apparecchi, alla luce dell'ordinamento vigente, sono oggi considerati aeromobili.

⁴ Una di queste inchieste, relativa ad un evento occorso ad un aeromobile dell'aviazione commerciale, è stata delegata dall'ANSV all'omologa autorità investigativa francese (BEA, Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile), in quanto l'aeromobile, dopo il verificarsi dell'evento in territorio italiano (ferimento grave di un membro dell'equipaggio di cabina a causa della turbolenza incontrata nella fase di discesa verso l'aeroporto francese di destinazione) proseguiva alla volta del predetto aeroporto francese.

effettivamente in grado di fornire un valore aggiunto all'attività di prevenzione in campo aeronautico, consentendo così di migliorare i livelli di sicurezza del volo.

Come visto, l'ANSV, nel 2021, ha aperto 25 inchieste di sicurezza per incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia ad aeromobili civili⁵ ed ha accreditato propri investigatori in 65 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di incidenti (48) e inconvenienti gravi (17) occorsi, all'estero, ad aeromobili di interesse italiano. In altre tre inchieste straniere l'ANSV si è invece limitata a nominare un punto di contatto per favorire il flusso di informazioni tra l'autorità investigativa competente per l'inchiesta e i rispettivi costruttori italiani.

Nel corso del 2021 l'ANSV ha completato 15 relazioni finali d'inchiesta. Tale risultato è in linea con quello che l'ANSV aveva fissato nel "Piano della *performance* 2021-2023".

Anche nel 2021 le linee programmatiche in materia di inchieste di sicurezza adottate dall'ANSV si sono confermate un importante strumento per la riduzione delle tempistiche di chiusura delle inchieste e dell'arretrato. L'ANSV, infatti, sta cercando di ridurre il più possibile le tempistiche di chiusura delle inchieste di sicurezza, diminuendo, allo stesso tempo, l'arretrato, dovuto, principalmente, alla criticità di organico.

Nello stesso 2021, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione⁶ – 16 raccomandazioni di sicurezza⁶, di cui 3 relative al comparto dell'aviazione commerciale e 4 all'attività di lancio paracadutisti.

Una raccomandazione di sicurezza, stando alle definizioni contenute nell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e nel regolamento UE n. 996/2010, è una proposta, formulata esclusivamente da una autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (in Italia, l'ANSV) sulla base dei dati emersi da una inchiesta di sicurezza o da altre fonti (come studi in materia di sicurezza), finalizzata alla prevenzione di incidenti e di inconvenienti.

Sulla base di quanto previsto dalle predette fonti normative, le raccomandazioni di sicurezza devono essere indirizzate alle competenti autorità (nazionali, estere, sovranazionali); esse possono peraltro essere emanate in qualunque momento di un'inchiesta, quando ritenuto necessario per migliorare la sicurezza del volo.

⁵ Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 63 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, occorsi a tipologie di aeromobili per le quali non sussista un obbligo di inchiesta (ad esempio, aeromobili storici, aeromobili autocostruiti, apparecchi per il volo da diporto o sportivo, aeromobili con una massa massima al decollo uguale o inferiore a 2250 kg a condizione che nell'evento non ci siano state persone decedute o che abbiano riportato lesioni gravi, ecc.), l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

⁶ In realtà, le raccomandazioni di sicurezza emanate sono state 18, ma due sono state indirizzate sia all'EASA sia alla FAA (Federal Aviation Administration, Autorità dell'aviazione civile statunitense.), per cui, alla luce di quanto sopra precisato, hanno avuto numero seriale diverso.

Delle citate 16 raccomandazioni di sicurezza, 6 sono risultate di rilevanza internazionale/UE e sono state conseguentemente catalogate come SRGC/SRUR⁷: in quanto tali, esse verranno inserite nel rapporto annuale che l'ENCASIA presenterà alla Commissione europea.

Le raccomandazioni di sicurezza emanate e i relativi riscontri forniti dai destinatari delle stesse vengono inseriti, tramite lo European Safety Recommendation Information System (SRIS) nel *database* delle raccomandazioni di sicurezza presso lo European Central Repository (ECR), secondo quanto stabilito dall'art. 18 del regolamento UE n. 996/2010. Nel citato *database* sono presenti, relativamente al periodo 2011-2021, 165 raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV, che continua a monitorare lo sviluppo delle azioni poste in essere dai destinatari delle stesse raccomandazioni, fino alla loro chiusura.

In un'ottica di massima diffusione delle informazioni a fini di prevenzione, le raccomandazioni di sicurezza, oltre che nel "Public SRIS" (si tratta di un portale pubblico per accedere alle raccomandazioni di sicurezza) sono pubblicate, dall'ANSV, anche nel proprio sito web (www.ansv.it, nel contenitore "Le Raccomandazioni di sicurezza" o, se associate a una relazione d'inchiesta, nel contenitore "Le Relazioni d'inchiesta").

L'ANSV, come per il passato, continua ad essere attivamente presente nel WG 6 "Safety recommendations" dell'ENCASIA. Questo gruppo di lavoro è costituito dai rappresentanti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di Austria, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Romania, Spagna, Svezia.

L'attuale *chairman* del WG 6 è, dal 2019, un investigatore dell'ANSV.

I compiti del WG 6 sono, in sintesi, i seguenti:

- fornire assistenza all'ENCASIA, al fine di ottenere una gestione efficace dello SRIS e garantirne la conformità con l'attuale quadro normativo della UE;
- fornire orientamenti sulle *best practice* per lo sviluppo e l'elaborazione delle raccomandazioni di sicurezza.

Per un esame più esteso e dettagliato dell'attività istituzionale svolta dall'ANSV si rinvia al citato "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2021".

⁷ Seguono le definizioni di SRGC e SRUR.

- «A *Safety Recommendation of Global Concern* (SRGC) is a safety recommendation regarding a systemic deficiency having a probability of recurrence, with significant consequences at a global level, and requiring timely action to improve safety.». Trattasi della nuova definizione inserita nella 12^a edizione, luglio 2020, dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Annesso 13 ICAO).
- «A *Safety Recommendation of Union wide Relevance* (SRUR) would meet the following criteria: a) the deficiency underlying the SR is systemic, not related to a specific aircraft type, operator, manufacturer component, maintenance organisation, air navigation service and/or approved training organisation, and not solely a national issue, or; b) there is a history of recurrence across Europe of the relevant deficiency.».

Relativamente ai laboratori tecnologici di cui dispone l'ANSV, gli stessi forniscono supporto all'attività investigativa dell'Ente attraverso lo svolgimento di molteplici attività, che si possono così sintetizzare:

- estrazione dei dati dai registratori di volo (FDR/CVR⁸) e relativa analisi;
- estrazione dei dati da apparati non protetti e relativa analisi;
- *failure analysis* di componenti meccanici;
- supporto tecnico al personale investigativo dell'ANSV;
- coordinamento e gestione delle attività di analisi devolute a laboratori esterni all'ANSV (es. laboratori dell'Aeronautica militare e di Università).

I medesimi laboratori forniscono supporto anche alle autorità investigative straniere omologhe dell'ANSV che lo richiedano per le proprie inchieste, confermandosi, così, come una realtà tecnologica all'avanguardia a livello mondiale, con standard qualitativi elevati.

Il patrimonio costituito dai laboratori tecnologici dell'ANSV, in particolare dai laboratori FDR-CVR, rappresenta, pertanto, una importante risorsa per lo Stato italiano, spendibile in termini di immagine sul piano internazionale e UE, come testimoniano, appunto, le richieste di potersi avvalere dell'ausilio dei laboratori ANSV provenienti da autorità investigative straniere per la sicurezza dell'aviazione civile.

Di seguito si riportano le principali attività svolte nel 2021 dai laboratori tecnologici dell'ANSV.

- *Download ed analisi FDR/CVR*

Nel 2021 sono stati scaricati ed analizzati dai laboratori ANSV:

- 2 set dati FDR;
- 3 set dati CVR.

È stato inoltre analizzato un ulteriore set di dati FDR proveniente da un operatore.

- *Download ed analisi apparati avionici*

Nel 2021 sono state analizzate 3 unità avioniche, di cui una danneggiata.

- *Analisi di componenti meccanici*

Nel 2021 sono stati sottoposti ad analisi presso i laboratori dell'ANSV 18 componenti meccanici provenienti da velivoli ed elicotteri.

- *Light bulb analysis*

Nel 2021 è stata effettuata la *light bulb analysis* relativa ai bulbi provenienti da un pannello di elicottero dell'aviazione generale.

⁸ FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo. CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio.

- *Analisi video*

Nel 2021 è stata effettuata una analisi video delle immagini provenienti dalle telecamere di un aeroporto in occasione di un incidente occorso ad un aeromobile dell'aviazione generale.

- *Analisi mediante video-endoscopio*

Nel 2021 è stata effettuata l'analisi, mediante video-endoscopio, di due componenti meccanici

Qualora i laboratori dell'ANSV non siano in grado di fornire un supporto diretto per soddisfare le richieste di analisi degli investigatori della medesima, l'Ufficio laboratori ANSV assicura, per gli aspetti di stretta competenza, la gestione delle attività svolte al di fuori dell'ANSV. Ciò si concretizza, in particolare, nella definizione delle prove da effettuare, nella individuazione, sul piano tecnico, dei soggetti esterni in grado di eseguire le suddette prove, nel coordinamento delle stesse e nell'interpretazione dei risultati ottenuti.

Nel 2021 le analisi svolte esternamente all'ANSV sono state le seguenti:

- 2 analisi motori alternativi;
- 5 analisi metallurgiche su componenti meccanici;
- 6 *download* da unità avioniche non protette.

Sempre nel 2021 è stata inoltre eseguita una prova sperimentale a bordo di un aeromobile: tale prova, eseguita a terra, era volta a provare determinate condizioni di alimentazione del motore di uno specifico aeromobile; l'attività è stata svolta da personale ANSV con qualifiche di pilota e ingegnere sperimentatore.

Quando richiesto, l'ANSV, attraverso i propri laboratori, fornisce supporto anche alle autorità investigative straniere, omologhe dell'ANSV, in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza.

Per quanto concerne il 2021, l'ANSV ha fornito supporto all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile della Croazia, nell'ambito dell'inchiesta relativa all'inconveniente grave occorso ad un Airbus A330-300; in particolare, l'ANSV ha fornito supporto per lo scarico dei dati del CVR.

2.4. Le criticità e le opportunità.

Le criticità sono già state precedentemente rappresentate e si identificano, come già detto, nella significativa carenza di organico.

Comunque, tutti gli obiettivi programmati per il 2021 sono stati raggiunti, ancorché con difficoltà, appunto per la forte criticità di risorse umane di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

MANDATO ISTITUZIONALE			
Desunto dalle disposizioni di legge richiamate al paragrafo 3.2.			
MISSIONE			
Tutela della pubblica incolumità, attraverso lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, nei limiti del mandato assegnato.			
INTERPRETAZIONE DEL MANDATO			
Mettere a disposizione della collettività (<i>in primis</i> di quella aeronautica) i risultati della propria attività, al fine di migliorare la sicurezza del volo.			
AREA STRATEGICA 1	AREA STRATEGICA 2	AREA STRATEGICA 3	
Inchieste di competenza ANSV.	Inchieste svolte da altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Attività di studio e di indagine	
AREA STRATEGICA 4		AREA STRATEGICA 5	
Laboratori tecnologici		Promozione della cultura della sicurezza del volo	

Nel corso del 2021 l'ANSV ha assolto al proprio mandato istituzionale, come già precisato, con difficoltà per la forte criticità di risorse umane di cui soffre.

I risultati dell'attività svolta sono stati puntualmente messi a disposizione della collettività (*in primis* di quella aeronautica) attraverso la pubblicazione degli stessi nel sito web istituzionale, contribuendo così al miglioramento della sicurezza del volo.

È stata comunque sostanzialmente assicurata la copertura di tutte le aree strategiche, ancorché la carenza di risorse umane non abbia consentito di sviluppare più estesamente, come sperato, l'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione.

3.2. Obiettivi specifici e misurazione della *performance* organizzativa.

Gli obiettivi specifici descrivono il traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo i propri indirizzi.

Gli obiettivi in questione fanno riferimento ad orizzonti temporali pluriennali e presentano un elevato grado di rilevanza. In sostanza, la definizione degli obiettivi specifici ha lo scopo di tradurre l'identità (Mandato e Missione) dell'ente in obiettivi. La loro declinazione si traduce, pertanto, con ottima approssimazione, nella definizione della *performance* organizzativa dell'ANSV nel suo complesso.

Ciò premesso, nel “Piano della *performance* 2021-2023” erano stati delineati i seguenti obiettivi specifici, di cui si fornisce, per maggiore chiarezza, anche una sintetica descrizione.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

Obiettivo specifico: continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie.

Tale obiettivo si identifica pienamente con il primario compito di istituto affidato, per legge, all’ANSV. Si tratta di un’attività complessa, in quanto una inchiesta di sicurezza, come recita la legge, consiste in «un insieme di operazioni svolte da un’autorità investigativa per la sicurezza ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti, che comprende la raccolta e l’analisi di dati, l’elaborazione di conclusioni, la determinazione della causa o delle cause e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza». Trattandosi del primario compito di istituto dell’ANSV, esso coinvolge nel suo perseguimento tutti gli organi e il personale dell’ANSV, in funzione delle rispettive competenze.

AREA STRATEGICA 2: inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati su eventi occorsi all’estero ad aeromobili di interesse italiano.

Obiettivo specifico: continuare ad assicurare la partecipazione di personale qualificato dell’ANSV alle inchieste di sicurezza svolte dalle autorità investigative di altri Stati, nei limiti consentiti dall’ordinamento internazionale e UE in materia, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e del rispetto dei principi di reciprocità cui si ispirano i rapporti internazionali.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie.

Anche questo obiettivo deriva direttamente dalle disposizioni di legge che l’ANSV è chiamata ad attuare. L’ordinamento vigente prevede infatti che l’ANSV, nei limiti consentiti dall’ordinamento internazionale e dell’Unione europea (Allegato 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, regolamento UE n. 996/2010), possa partecipare alle inchieste di sicurezza su eventi che coinvolgano aeromobili di interesse italiano (immatricolati in Italia, progettati/costruiti in Italia, eserciti da operatori italiani) svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori. Trattandosi di un compito che si associa a quello primario dell’ANSV, esso coinvolge nel suo perseguimento tutti gli organi e il personale dell’ANSV, in funzione delle rispettive competenze.

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

Obiettivo specifico: sviluppare l'approfondimento di particolari tematiche di interesse per la sicurezza del volo, non necessariamente correlate a specifiche inchieste di sicurezza ed eventualmente suggerite dall'analisi delle segnalazioni spontanee.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di adeguate risorse finanziarie. Tale obiettivo si identifica pienamente con il secondo compito di istituto affidato, per legge, all'ANSV. Esso rappresenta un efficace strumento di prevenzione proattiva, che può essere innescato dalle evidenze acquisite nel corso della ordinaria attività investigativa svolta dall'ANSV o dall'approfondimento dei dati contenuti nelle segnalazioni di *safety* che pervengono alla stessa ANSV.

AREA STRATEGICA 4: laboratori tecnologici.

Obiettivo specifico: revisione del documento dal titolo "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV" predisposto nel 2019, anche al fine di prendere in considerazione attività non preventivate nella prima versione, continuando, nel contempo, ad aggiornare i laboratori tecnologici dell'ANSV per garantirne il mantenimento allo stato dell'arte.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie.

La piena efficienza dei laboratori tecnologici dell'ANSV è fondamentale per l'assolvimento dei compiti di istituto, in particolare per il regolare e tempestivo svolgimento dell'attività investigativa di cui alle precedenti aree strategiche. Per poter garantire l'efficace funzionamento dei laboratori tecnologici è necessario mantenerli costantemente allo stato dell'arte, tramite significativi investimenti economici, che riguardano anche la formazione del personale preposto alla relativa attività. In tale contesto è parso necessario individuare dei parametri per misurare il grado di efficienza dei laboratori in questione: il predetto studio dal titolo "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV" (allegato al "Piano della *performance* 2020-2022") ha proprio il fine di definire degli indicatori di efficacia ed efficienza adeguati all'attività dei laboratori stessi.

AREA STRATEGICA 5: promozione della cultura della sicurezza del volo.

Obiettivo specifico: promuovere la diffusione della cultura della sicurezza del volo, tramite l'ulteriore miglioramento del rinnovato sito web istituzionale dell'ente.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie.

Attraverso la comunicazione agli organi di informazione e ai cittadini l'ANSV contribuisce alla diffusione della cultura della sicurezza del volo. La pubblicazione nel sito web delle relazioni d'inchiesta, delle raccomandazioni di sicurezza, degli studi svolti su tematiche di interesse per la sicurezza del volo e di altre informazioni concorre in maniera significativa alla divulgazione di

informazioni utili per lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, in linea, peraltro, con quanto contemplato dal regolamento UE n. 996/2010.

3.3. Obiettivi e piani operativi.

Gli obiettivi operativi declinano l'orizzonte strategico nei singoli esercizi (breve periodo), indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo.

In sostanza, gli obiettivi operativi riguardano le attività di programmazione di breve periodo.

Ancorché, ad oggi, l'ANSV non abbia dirigenti in organico, era comunque parso opportuno delineare, in sede di predisposizione del "Piano della *performance*", i principali obiettivi operativi che l'ANSV – nel più ampio contesto del traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo i propri indirizzi – riteneva indispensabile raggiungere nell'anno 2021.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2021 tutto il personale dell'ANSV, indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo. Tali obiettivi rispondono anche alla promozione delle pari opportunità.

In questo modo tutto il personale – indipendentemente dal fatto che assolve allo svolgimento di compiti di supporto logistico/funzionamento o di compiti di istituto in senso stretto – diventa parte attiva per assicurare il raggiungimento degli obiettivi in questione.

OBIETTIVO OPERATIVO	INDICE NUMERICO	ARCO TEMPORALE	PERSONALE COINVOLTO
Completamento inchieste di sicurezza.	Almeno 15 inchieste.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditare investigatori in almeno il 40% delle inchieste notificate all'ANSV da autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Laboratori tecnologici.	Aggiornare il documento "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV", prendendo anche in considerazione attività non preventivate nella prima versione, le quali, conseguentemente, richiedano la definizione di parametri aggiuntivi.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Laboratori tecnologici.	Garantire il raggiungimento di almeno 1 dei 3 seguenti obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> • acquisizione di apparecchiature aggiuntive per il FA2100 Accident Investigation Kit; • acquisizione di una HHMPI; • acquisizione di un Fortress Replay Cable. 	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Promozione della cultura della sicurezza del volo.	Migliorare il rinnovato sito web dell'ANSV, implementando, nella sezione in lingua inglese, almeno 2 contenitori tra quelli presenti nella sezione in lingua italiana.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.

Nello specifico, per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi operativi, si rappresenta quanto segue.

1. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ne ha completate 15, in linea con quelle programmate. Al raggiungimento dell'obiettivo hanno anche contribuito in maniera significativa le Linee programmatiche in materia di inchieste di sicurezza adottate dall'ANSV, che, peraltro, si confermano un importante strumento per la riduzione delle tempistiche di chiusura delle inchieste e dell'arretrato.
2. In ordine all'accreditamento di propri investigatori in inchieste di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano, l'ANSV ha accreditato propri investigatori in 65 inchieste relative ad altrettanti eventi, su circa un centinaio di eventi complessivamente notificati (comprensivi anche di incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili per i quali non sussista, per l'ANSV, l'obbligo di svolgere una inchiesta di sicurezza e di

incidenti/inconvenienti gravi che non abbiano portato all'apertura di una inchiesta da parte della competente autorità straniera).

3. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, ancorché non ricompresa nella tabella degli obiettivi 2021, ma attinente all'Area strategica 3, c'è da segnalare che l'ANSV ha comunque condotto uno studio sulla tematica "Eventi occorsi nello svolgimento di attività di lancio paracadutisti", trasferendone i risultati nel "*Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2021*".
4. Per quanto concerne i laboratori tecnologici, si è proceduto, così come previsto, all'aggiornamento del documento "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV", prendendo anche in considerazione attività non preventivate nella prima versione, le quali, conseguentemente, hanno comportato la definizione di parametri aggiuntivi. Da rilevare che, applicando le metriche di valutazione riportate nel documento in questione, l'ANSV ha pienamente raggiunto gli obiettivi di qualità, quantità ed efficienza fissati per i propri laboratori tecnologici.
5. Sempre per quanto concerne i laboratori tecnologici, sono stati acquisiti due nuovi apparati (il FA2100 Accident Investigation Kit e una HHMPI), superando l'obiettivo fissato che prevedeva l'acquisizione di almeno un apparato sui tre indicati.
6. Per quanto concerne la promozione della cultura della sicurezza del volo, si è proceduto al miglioramento del rinnovato sito web dell'ANSV, implementando, nella sezione in lingua inglese, i seguenti contenitori: Who We Are; Legal Context; Safety Investigations; Flight Recorders; Reports.

Per quanto concerne il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", anche nel 2021 si è provveduto ad assicurare la pubblicazione, nel sito web istituzionale dell'ANSV, di specifiche notizie correlate ai profili organizzativi dell'ente.

Da ricordare, in particolare, che proprio per quanto concerne l'appostamento nel sito web istituzionale dell'ANSV di notizie/informazioni correlate, in particolare, ai profili organizzativi dell'ente, si è provveduto già da anni a collocare nel sito web dell'ANSV, in linea con quanto previsto dall'art. 9 del decreto legislativo n. 33/2013, un apposito contenitore denominato "Amministrazione trasparente", che sta garantendo adeguate modalità di ricerca dei documenti pubblicati in virtù di quanto previsto per legge. Tale contenitore è articolato sulle seguenti sezioni:

- "L'Amministrazione trasparente";
- "Trasparenza, valutazione e merito";
- "Adempimenti ex legge 190/2012, art. 1, comma 32";
- "Bandi e concorsi";

- “L’accesso civico”, suddiviso, a sua volta, in: “Accesso civico semplice”, con presentazione dell’istituto e relativa modulistica; “Registro delle richieste di accesso”; “Accesso civico generalizzato” (FOIA), con presentazione dell’istituto e relativa modulistica; “Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza”, atto di nomina e c.v.

Le principali fonti normative di diretto interesse istituzionale sono riportate anche nel relativo contenitore denominato “ANSV”, suddiviso in più sezioni che hanno l’obiettivo di presentare, in modo chiaro e trasparente, l’Ente (Chi siamo, Fonti normative, Le inchieste di sicurezza, I registratori di volo, Dove siamo, Contatti e PEC, Filmato istituzionale). Si segnala che l’elenco delle caselle di posta elettronica istituzionali attive, ivi comprese quelle di posta elettronica certificata, è pubblicato, altresì, come da normativa, nel contenitore “Amministrazione trasparente”.

Le informazioni relative all’attività istituzionale vengono invece pubblicate nei contenitori rispettivamente denominati “Comunicazione” e “Relazioni/Raccomandazioni di sicurezza”.

Il contenitore Comunicazione è suddiviso nelle tre seguenti sezioni:

- “Notizie/Comunicati”, dove vengono rese disponibili le informazioni rivolte ai cittadini e agli organi di stampa sull’attività istituzionale dell’ANSV;
- “Pubblicazioni”, che contiene i documenti che l’ANSV redige nell’assolvimento dei propri compiti di istituto, finalizzati a contribuire, in un’ottica di prevenzione, al miglioramento della sicurezza del volo. In questa sezione possono trovare posto anche documenti di particolare interesse per la sicurezza del volo predisposti da qualificati organismi UE/internazionali (come ad esempio l’ENCASIA) o elaborati dell’ANSV congiuntamente con altri organismi istituzionali. In particolare, in questa sezione viene pubblicato il “Rapporto informativo annuale sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’aviazione civile in Italia”, dove è presente anche la corrente edizione dello *State Safety Programme*. Tale “Rapporto informativo annuale sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’aviazione civile in Italia” contiene ulteriori informazioni rispetto a quelle prescritte dalla normativa in materia di trasparenza, in quanto deve soddisfare anche le esigenze di prevenzione in campo aeronautico definite dalla normativa UE e internazionale. Nel documento in questione sono disponibili, ad esempio, le seguenti informazioni: linee guida adottate dall’ANSV per la conduzione delle inchieste in generale e di quelle relative agli eventi occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo in particolare; investimenti effettuati nei laboratori tecnologici dell’ANSV e relative capacità operative; grafici e tabelle ad illustrazione dei dati statistici.
- “L’assistenza alle vittime degli incidenti aerei e ai loro familiari”, dove è appostata la “Guida pratica sulle inchieste di sicurezza destinata alle vittime di incidenti aerei e loro familiari”. Si tratta dell’opuscolo che è stato realizzato dalla Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile (ENCASIA) ed è destinato alle vittime di incidenti aerei e ai

loro familiari, allo scopo di aiutarli a comprendere il ruolo e le diverse fasi di un'inchiesta di sicurezza. L'opuscolo illustra le tappe principali dell'inchiesta in caso di incidenti occorsi, in Europa, ad aeromobili adibiti al trasporto aereo commerciale. È opportuno ricordare che l'ANSV, già dalla fine del 2017, aveva reso disponibile nel proprio sito web il documento in questione che è pubblicato anche nel sito web dell'ENCASIA, nelle lingue ufficiali dell'Unione europea; la versione in italiano è scaricabile al seguente collegamento: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/leaflet-air-accident-victims-safety-investigations-guide_it.pdf

Il contenitore “Relazioni/Raccomandazioni di sicurezza” è suddiviso nelle due seguenti sezioni:

- “Relazioni”, che contiene tutte le relazioni d'inchiesta deliberate dall'ANSV, informando, tra l'altro, che ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave; in tale sezione vengono fornite dettagliate informazioni anche sulle modalità offerte per la ricerca delle relazioni di interesse;
- “Raccomandazioni di sicurezza”, che contiene, in un'ottica di prevenzione, le raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV nel corso dello svolgimento delle inchieste o a seguito di studi in materia di sicurezza, dando atto che le raccomandazioni di sicurezza emanate contestualmente alla pubblicazione di una relazione d'inchiesta sono contenute nel testo della medesima relazione; in questa stessa sezione sono anche pubblicati i riscontri forniti dalle Istituzioni destinatarie delle raccomandazioni di sicurezza, laddove si tratti di raccomandazioni di interesse maggiormente diffuso, nonché le eventuali osservazioni predisposte dall'ANSV alle note di riscontro pervenute.

Nel contenitore “Notifica incidenti/inconvenienti gravi” sono presenti le seguenti sezioni: “Le modalità di segnalazione”, nella quale vengono fornite le indicazioni per comunicare all'ANSV l'accadimento di incidenti/inconvenienti gravi; “Procedimento sanzionatorio”, nella quale vengono forniti chiarimenti in ordine all'applicazione del d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18; “Modelli per la notifica”, che contiene la modulistica per la comunicazione, in forma cumulativa, di incidenti/inconvenienti gravi; “Modalità versamento sanzioni”, nella quale sono riportati gli estremi per effettuare i versamenti delle sanzioni comminate dell'ANSV in applicazione del citato d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18.

Nel contenitore denominato “Sistema di segnalazione spontanea” è pubblicato il Regolamento per il trattamento delle segnalazioni spontanee (attuativo del regolamento UE n. 376/2014), unitamente alla relativa modulistica.

Il Regolamento di attuazione degli articoli 2 e 4 della legge 7 agosto 1990 n. 241 è pubblicato all'interno del contenitore “Amministrazione trasparente”, sezione “L'Amministrazione trasparente”,

sotto-sezione “Attività e procedimenti/Tipologie di procedimento”; inoltre, al fine di favorirne ulteriormente la disponibilità, è presente anche nella sotto-sezione denominata “Altri contenuti - accessibilità e catalogo di dati, metadati e banche dati”.

Per quanto riguarda i dati relativi alle entrate e alla spesa dei bilanci preventivi e consuntivi, l’ANSV, a partire dal 2014, ha pubblicato, tramite l’Ufficio bilancio-contabilità, tali dati anche in formato tabellare aperto, in modo da consentirne l’esportazione, il trattamento e il riutilizzo in linea con quanto previsto dall’art. 29 del d.lgs. n. 133/2013, così come modificato dall’art. 8 comma 1 della legge 89/2014.

Si segnala, inoltre, che gli atti del Collegio dei revisori dei conti (relazioni, pareri) sono riportati pure nella sezione “Controlli e rilievi sull’amministrazione” del contenitore “Amministrazione trasparente”, oltre ad essere allegati ai relativi documenti (bilancio, accordi sindacali, ecc.). Nella testé richiamata sezione sono pubblicati anche i referti della Corte dei conti sull’attività svolta dall’ANSV.

In relazione al principio dell’integrità, è stato pubblicato, nel contenitore “Amministrazione trasparente”, sezione “Trasparenza, valutazione e merito”, il Codice disciplinare e di comportamento dei dipendenti (che è stato anche inviato a tutti i dipendenti tramite email, nonché pubblicato all’albo dell’ANSV).

Nella sezione “Altri contenuti-Prevenzione della corruzione” del contenitore “Amministrazione trasparente” sono pubblicati il Codice di comportamento dei dipendenti pubblici (d.P.R. n. 62/2013) e il Codice di comportamento dei dipendenti dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

In tema di standard di qualità dei servizi, l’ANSV ha ripetutamente e formalmente rappresentato l’impossibilità di elaborare un documento in materia, stante il fatto che l’ANSV è una autorità investigativa e non un soggetto fornitore di servizi.

Nello svolgimento delle inchieste di competenza l’ANSV è tenuta alla puntuale applicazione di quanto previsto dalla normativa internazionale e UE in materia, con particolari cautele e vincoli in ordine alla propria attività ed alle evidenze/informazioni acquisite.

Conseguentemente, risulta difficile poter individuare degli standard di qualità dei servizi per la tipologia di attività svolta dall’ANSV e quindi applicare le linee indicate nella delibera n. 88/2010 dell’ANAC.

3.4. Obiettivi individuali.

Tutte le unità di personale hanno conseguito l’obiettivo individuale loro assegnato, come verificato dal Direttore generale.

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2021 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.419.080,00 euro, rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Ciò premesso, pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore nazionale, è bene evidenziare che le diverse misure previste dalla vigente normativa per il contenimento della spesa pubblica pongono dei limiti che risultano particolarmente gravosi per l'ANSV e minano l'esigenza di assicurare una sempre più efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, a tutela della pubblica incolumità.

Pare opportuno sottolineare che l'ANSV – come documentato dalle relazioni della Corte dei conti – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti dallo Stato.

È innegabile che l'ANSV sia un ente economicamente sano, sia dal punto di vista finanziario, sia dal punto di vista patrimoniale; la passività più consistente, rappresentata dal mutuo ventennale, contratto con la Cassa depositi e prestiti per l'acquisto della sede, è stata estinta proprio nel 2021.

Stante la forte criticità di organico e la conseguente impossibilità di distogliere le poche unità presenti dall'assolvimento dei prioritari compiti di istituto, non è stato possibile prevedere alcuna struttura tecnica permanente che coadiuvi l'operato dell'OIV in ordine alla gestione del ciclo di gestione della *performance*.

SEZIONE 5

PARI OPPORTUNITÀ E BILANCIO DI GENERE

Alla luce della disciplina introdotta dall'art. 21 della legge 4 novembre 2010 n. 183 (Collegato lavoro) e dalla direttiva del 4 marzo 2011 emanata, di concerto, dal Dipartimento per la funzione pubblica e dal Dipartimento per le pari opportunità della Presidenza del Consiglio dei ministri, recante le linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati Unici di Garanzia (CUG) per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni, l'ANSV ha istituito il CUG. Di tale comitato è data idonea pubblicità nel sito web dell'ANSV, nel contenitore "Amministrazione trasparente", sotto contenitore "Altri contenuti", dove sono disponibili le pertinenti informazioni relative alla composizione, al regolamento per il funzionamento e ai contatti del comitato stesso.

SEZIONE 6

IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.

La Relazione è stata redatta e adottata dall'organo di indirizzo politico-amministrativo dell'ANSV nel mese di giugno 2022.

Nella predisposizione della Relazione si è tenuto conto:

- di quanto rappresentato nel “Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2021”, approvato nel mese di marzo 2022;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2021, approvato nel mese di aprile 2022;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2021.

6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della *performance*.

Nel ciclo di gestione della *performance* sono stati individuati i seguenti punti di debolezza:

- grave criticità delle risorse umane in servizio, derivante dai limiti imposti dalla normativa vigente in materia di contenimento della spesa pubblica;
- assenza dei dirigenti previsti dalla dotazione organica;
- eccessiva complessità del ciclo di gestione della *performance* (come delineato dal d.lgs. n. 150/2009 e dalle relative disposizioni attuative) da parte di un ente, come appunto l'ANSV, di ridotte dimensioni, con notevoli aggravii burocratici per quest'ultimo, che penalizzano l'assolvimento dei compiti di istituto.

Non si individuano particolari punti di forza del ciclo di gestione della *performance*, se non quello di aver favorito una migliore individuazione e misurazione degli obiettivi da conseguire.

ALLEGATI

Tabella obiettivi strategici

Descrizione obiettivo	Ambito obiettivo	Risorse finanz.	Indicatori	Target	Valore consuntivo indicatori	Grado di raggiungimento obiettivo (valore compreso tra 0 e 100%)	Note
Compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza.		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza.	Almeno 15 inchieste.	15 inchieste.	100%	Obiettivo raggiunto.
Compatibilmente con la criticità di organico e la disponibilità di risorse finanziarie, continuare ad assicurare la partecipazione di personale qualificato dell'ANSV alle inchieste di sicurezza svolte dalle autorità investigative di altri Stati, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e UE in materia, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e del rispetto dei principi di reciprocità cui si ispirano i rapporti internazionali.		Tutte	Inchieste svolte da altri Stati relative ad incidenti/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditamento in almeno il 40% delle inchieste notificate. (Totale eventi notificati circa 100)	65 inchieste.	162%	Obiettivo superato.
Compatibilmente con la criticità di organico, sviluppare l'approfondimento di particolari tematiche di interesse per la sicurezza del volo, non necessariamente correlate a specifiche inchieste di sicurezza ed eventualmente suggerite dall'analisi delle segnalazioni volontarie. (Tale attività non è stata compresa negli obiettivi 2021, ma è stata svolta ugualmente)		Tutte	Attività di studio e di indagine. (Tale attività non è stata compresa negli obiettivi 2021, ma è stata svolta ugualmente)	Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo. (Tale attività non è stata compresa negli obiettivi 2021, ma è stata svolta ugualmente)	1 studio sulla tematica "Eventi occorsi nello svolgimento di attività di lancio paracadutisti", trasferendone i risultati nel "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2021".	100%	Obiettivo raggiunto.
Laboratori tecnologici		Tutte	Aggiornare il documento "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV", prendendo anche in considerazione attività non preventivate nella prima versione, le quali, conseguentemente, richiedano la definizione di parametri aggiuntivi.	1	1	100%	Obiettivo raggiunto.
Laboratori tecnologici		Tutte	Garantire il raggiungimento di almeno 1 dei 3 seguenti obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> • acquisizione di apparecchiature aggiuntive per il FA2100 Accident Investigation Kit; • acquisizione di una HHMPI; • acquisizione di un Fortress Replay Cable. 	1	2 apparati	200%	Obiettivo superato.
Promozione della cultura della sicurezza del volo.		Tutte	Nuovo sito web dell'ANSV.	Implementazione, nella sezione in lingua inglese, di almeno 2 contenitori tra quelli presenti nella sezione in lingua italiana.	5	250%	Obiettivo superato.

NB: il grado di raggiungimento è calcolato sulla base del grado di raggiungimento degli obiettivi operativi riconducibili all'obiettivo specifico, ai cui indicatori è stato dato uguale peso.

Tabella documenti del ciclo di gestione della *performance*

Documento	Data di approvazione	Data di pubblicazione	Data ultimo aggiornamento	Link documento
Sistema di misurazione e valutazione della <i>performance</i> (rev. 2)	24.6.2014 (modifica e adeguamento allegati 13.12.2017)	24.6.2014	10.7.2018	www.ansv.it, contenitore "Amministrazione trasparente"
Piano della <i>performance</i> 2022-2024	27.1.2022	28.1.2022		www.ansv.it, contenitore "Amministrazione trasparente"
Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024	27.1.2022	28.1.2022		www.ansv.it, contenitore "Amministrazione trasparente"
Standard di qualità dei servizi	n.a.	n.a.		n.a.

Categorie di personale oggetto della valutazione individuale

	Personale valutato (valore assoluto)	Periodo conclusione valutazioni		Quota di personale con comunicazione della valutazione tramite colloquio con valutatore (indicare con "X" una della tre opzioni)		
		Mese e anno (mm/aaaa)	Valutazione ancora in corso (SI/NO)	50%-100%	1%-49%	0%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.					
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.					
Non dirigenti	21	06/2022	NO	X		
Direttore generale	1	03/2022	NO	X		

NB: l'ANSV, attualmente, non ha dirigenti.

Peso (%) dei criteri di valutazione

	Contributo alla <i>performance</i> complessiva dell'amm.ne	Obiettivi organizzativi struttura di diretta responsabilità	Capacità di valutazione differenziata dei propri collaboratori	Obiettivi individuali	Obiettivi di gruppo	Contributo alla <i>performance</i> dell'unità organizzazione di appartenenza	Competenze/comportamenti professionali e organizzativi posti in essere
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.			
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.			
Non dirigenti	n.a.	n.a.	n.a.	30%	n.a.	30%	40%
Direttore generale	30%	40%	n.a.	30%	n.a.	n.a.	n.a.

NB: l'ANSV, attualmente, non ha dirigenti.

Distribuzione del personale per classi di punteggio finale

	Personale per classi di punteggio finale (valore assoluto)		
	100%-90%	89%-60%	Inferiore al 60%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	21		
Direttore generale	1		

NB: l'ANSV, attualmente, non ha dirigenti.

Collegamento alla *performance* individuale dei criteri di distribuzione della retribuzione di risultato/premi inseriti nel contratto integrativo

	SÌ (indicare con "X")	NO (indicare con "X")	Se SÌ, criteri	Se NO, motivazioni	Data di sottoscrizione (gg/mm/aaaa)
Dirigenti e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	X		Impiegate le stesse %		03/12/2007

NB: l'ANSV, attualmente, non ha dirigenti.

Obblighi dirigenziali

I sistemi di misurazione e valutazione sono stati aggiornati, con il richiamo alle previsioni legislative degli obblighi dirigenziali contenute anche nei recenti provvedimenti legislativi e, in primo luogo, nella legge per la prevenzione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione?	
SÌ (indicare con "X")	NO (indicare con "X")
X	

NB: l'ANSV, attualmente, non ha dirigenti.