

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2022
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.....	9
2.1. Il contesto esterno di riferimento.....	9
2.2. L'ANSV.....	9
2.3. I risultati raggiunti.....	11
2.4. Le criticità e le opportunità.....	16
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	17
3.1. Albero della <i>performance</i>	17
3.2. Obiettivi strategici e misurazione della <i>performance</i> organizzativa.....	17
3.3. Obiettivi e piani operativi	19
3.4. Obiettivi individuali	24
4. Risorse, efficienza ed economicità	25
5. Pari opportunità e bilancio di genere	26
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	27
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	27
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della <i>performance</i>	27
Allegati	28

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 2022 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 2022*” 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*.

Rivolgendo lo sguardo al passato e ripercorrendo la storia dell’ANSV, ci si accorge di quanta strada sia stata fatta, pur tra notevoli difficoltà.

Quando si insediarono i primi organi dell’ANSV, il 29 novembre 1999, quest’ultima non aveva una sede istituzionale (il Ministero dei trasporti e della navigazione le aveva messo a disposizione, come previsto per legge e in via provvisoria, soltanto quattro stanze nel palazzo delle Ferrovie dello Stato), né aveva del personale proprio, attrezzature, regolamenti interni/procedure operative... insomma, non aveva proprio niente e fu necessario costituire tutto partendo da zero, prendendo ispirazione, soprattutto, dalle organizzazioni di alcune autorità investigative straniere esistenti già da tempo.

La istituzione di questa nuova autorità investigativa coincise anche con l’entrata in vigore dei primi provvedimenti in materia di contenimento della spesa pubblica, che la penalizzarono fortemente, precludendole la possibilità di completare il proprio organico, originariamente previsto in 55 unità, poi ridotte a 30.

Sotto il profilo operativo, non fu “una passeggiata” affermare e far accettare l’esistenza, nel mondo aeronautico nazionale, di questa nuova realtà istituzionale, proprio perché, trattandosi di un soggetto del tutto nuovo, con connotazioni peculiari e poteri di indagine invasivi, veniva visto con una certa diffidenza, soprattutto in relazione alla specificità del suo mandato istituzionale.

Non fu neppure agevole il confronto con l’autorità giudiziaria, perché, sino al 2010 (anno in cui entrò in vigore il regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20.10.2010), le

inchieste dell'ANSV, allora denominate tecniche (oggi ridenominate inchieste di sicurezza), erano comprese dalle indagini penali nel caso in cui, sul medesimo evento, venissero avviate, appunto, due indagini. In sostanza, le esigenze di giustizia erano prevalenti su quelle di prevenzione. Conseguentemente, le inchieste dell'ANSV venivano di frequente penalizzate, impedendo, limitando o differendo nel tempo l'accesso degli investigatori alle evidenze investigative (cioè agli elementi di prova), relitti compresi.

Il primo *major accident* con il quale l'ANSV dovette confrontarsi fu quello occorso sull'aeroporto di Milano Linate l'8 ottobre 2001: l'ANSV era da poco diventata operativa e quel tragico incidente, in cui persero la vita 118 persone, la costrinse a fare, dall'oggi al domani, un salto di qualità e di operatività, per potersi confrontare, alla pari, con le omologhe autorità investigative straniere (Danish AIB in rappresentanza della Danimarca, BFU in rappresentanza della Germania, HSLB in rappresentanza della Norvegia, NTSB in rappresentanza degli USA, SHK in rappresentanza della Svezia) accreditate nella sua inchiesta, così come previsto dall'ordinamento internazionale in materia. Una volta pubblicata la relazione finale d'inchiesta relativa all'incidente in questione, l'ANSV, nella persona del Presidente, ricevette dal rappresentante accreditato della SHK svedese la seguente bellissima lettera, ad attestazione della imparzialità e professionalità con cui la stessa ANSV aveva condotto l'inchiesta in questione:

«With this letter the Swedish AIB wants to congratulate you and your staff for having conducted a professional investigation of the tragic Milan/Linate accident and for the Final Accident Report that now is published. I am convinced it will result in several new initiatives and activities, as well in Italy as in the rest of the world, that will increase airport safety in the future.

With the report ANSV has proven its independence and its efforts to find all causes that contributed to the accident and its capability to come up with a number of important recommendations for flight safety improvement.

It has been a privilege for me and for the "Scandinavian team" to work together with your qualified staff in this investigation.».

Una lettera altrettanto significativa il Presidente dell'ANSV ricevette dal Presidente del "Comitato 8 Ottobre per non dimenticare" (l'associazione delle vittime dell'incidente aereo), che così scriveva:

«a nome dei Comitato 8 Ottobre per non dimenticare, desidero ringraziare Lei e tutti i membri della Sua Agenzia per l'accurato lavoro che avete svolto per portare alla luce le cause che hanno provocato la tragedia di Linate.

La consegna al Comitato della prima copia della Relazione Conclusiva è stato un atto di stima nei nostri confronti che noi tutti abbiamo apprezzato con vera gratitudine.».

Dopo oltre vent'anni di vita, dov'è arrivata l'ANSV?

Benché ancora adesso continui a tribolare per la forte criticità di personale (al 31.12.2022 le unità di personale in servizio erano soltanto 19, di cui 5 in comando dall'Aeronautica militare), con inevitabili riflessi negativi sulle tempistiche di chiusura delle inchieste e di riduzione dell'arretrato, l'ANSV

rappresenta, oggi, una accreditata autorità investigativa. In particolare, a livello UE, essa è annoverata tra le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile in grado di gestire, in autonomia, una *major accident investigation* e di dare supporto ad altre autorità investigative. Ciò grazie anche ai suoi laboratori tecnologici all'avanguardia, tra i più avanzati in Europa nel campo della decodifica dei registratori di volo. Tali laboratori prestano regolarmente supporto anche alle omologhe autorità investigative straniere che lo richiedano per le proprie inchieste, rappresentando, così, un “fiore all'occhiello” per l'Italia. Da ricordare, per inciso, che, prima della istituzione dell'ANSV, l'Italia era costretta a rivolgersi all'estero per far decodificare i registratori di volo di aeromobili coinvolti in incidenti in territorio italiano.

Sotto il profilo finanziario e quello patrimoniale, l'ANSV è una autorità sana e solida, come peraltro si può evincere dall'esame dei referti annuali della Corte dei conti.

Anche con l'autorità giudiziaria i rapporti sono cambiati: oggi, grazie al citato regolamento UE n. 996/2010, le esigenze di prevenzione non sono più subalterne a quelle di giustizia, ma sono sullo stesso piano. Le norme contenute nel regolamento UE in questione, alla cui elaborazione l'ANSV ha dato il proprio contributo di idee, garantiscono, infatti, che non vengano posti ostacoli all'attività delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (SIAs, *Safety Investigation Authorities*), assicurando alle stesse un incondizionato e tempestivo accesso a tutti gli elementi di prova. In tale contesto, proprio sulla base delle previsioni normative contenute nel regolamento UE n. 996/2010, l'ANSV ha anche sottoscritto, dopo un lungo e non sempre facile, ancorché stimolante, confronto con il Ministero della giustizia, accordi, tutti uguali, con le 140 Procure della Repubblica presenti in Italia. Tali accordi (denominati “accordi preliminari *ex art. 12* regolamento UE n. 996/2010) stanno dimostrando, alla prova dei fatti, tutta la loro efficacia nell'assicurare l'indipendenza dell'inchiesta di sicurezza e il regolare svolgimento dell'attività investigativa dell'ANSV.

Peraltro, proprio in occasione di una recente iniziativa organizzata nel novembre 2022 dall'ENCASIA¹, dal titolo “Event on the Relations between Safety Investigation Authorities and Judicial Authorities”, è stato possibile rilevare che l'ANSV è tra le autorità che hanno profuso il maggior impegno per raggiungere gli obiettivi che il regolamento UE n. 996/2010 si era prefissato in materia.

Per quanto concerne, infine, gli standard investigativi applicati dall'ANSV, parlano, da soli, i risultati dell'*audit* condotto nel 2022 dall'ICAO² al sistema aviazione civile italiano: da tale *audit*, che, comunque, ha rilevato la significativa criticità di organico dell'ANSV, è infatti emerso un

¹ 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.

² L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

elevatissimo livello di conformità di quest'ultima (e quindi dello Stato italiano) alla normativa internazionale relativa alle inchieste di sicurezza, con un significativo ulteriore miglioramento della *Effective Implementation* rispetto ai precedenti *audit* (dal pregresso 92,86% all'attuale 95,77%).

Al riguardo, va evidenziato il notevole contributo dato dall'ANSV al miglioramento della sicurezza del volo, non soltanto tramite le proprie inchieste di sicurezza, ma anche e soprattutto tramite le raccomandazioni di sicurezza emanate. Per quanto concerne le inchieste, la pubblicazione dei relativi risultati costituisce, infatti, di per sé, in un'ottica di prevenzione, già un notevole passo in avanti rispetto al passato, quando, prima della istituzione dell'ANSV, le relazioni d'inchiesta non erano nella disponibilità di tutti. La diffusione delle informazioni su un incidente/inconveniente grave e delle relative cause, analizzate e commentate con l'*expert knowledge* dell'ANSV, rappresenta, infatti, un importante strumento per ridurre il numero degli incidenti. Relativamente alle raccomandazioni di sicurezza (oltre 450 emanate in poco più di vent'anni), ci si limita invece a ricordare che molte di queste hanno determinato la modifica di aeromobili, di loro equipaggiamenti o la velocizzazione del *phase out* di componenti con criticità significative per la sicurezza del volo. Altre raccomandazioni di sicurezza emanate hanno altresì innescato la variazione di specifiche di certificazione, senza tacere il fatto che in alcuni campi, come ad esempio quello degli aeromobili a pilotaggio remoto, l'ANSV è stata tra le prime autorità investigative al mondo ad emettere raccomandazioni di sicurezza, stimolando, così, l'evoluzione normativa in materia.

Quali sfide attendono l'ANSV?

La sfida prioritaria resta, ovviamente, quella del completamento (e possibilmente anche del potenziamento) del proprio organico: su questo punto sono in corso contatti con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nella sua qualità di Amministrazione vigilante, per l'ottenimento di una deroga alla normativa vigente in tema di assunzioni. Le altre sfide riguardano, invece, lo svolgimento dell'attività investigativa in relazione alle novità tecnologiche e operative, presenti e future, del comparto aviazione civile (aeromobili a pilotaggio remoto, spaziplani e spazioporti, *urban air mobility*, torri di controllo remote, ecc.).

Ciò premesso, la criticità di organico in cui versa l'ANSV, soprattutto nell'area investigativa, continua purtroppo a permanere, nonostante la stessa abbia nuovamente sensibilizzato, anche alla luce degli esiti del citato *audit* ICAO del 2022, l'Amministrazione vigilante (Presidenza del Consiglio dei ministri) sulla propria situazione, chiedendo 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'ICAO e dell'ENCASIA 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 comparative, 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 numero di investigatori spiccano, in particolare, la Francia, la Germania e la Spagna, che hanno un numero di investigatori, 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 delle consulenze da parte degli enti pubblici, nonché i limiti ai pertinenti capitoli di bilancio precludono, all'ANSV, anche 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. Conseguentemente, l'obiettivo prioritario dell'ANSV, come anche evidenziato nella sezione *Performance* del proprio PIAO (Piano integrato di attività e organizzazione) 2023-2025, resta quello di completare il proprio organico, *in primis* nell'area investigativa.

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 e il Parlamento dovrebbero intervenire per favorire il rapido completamento degli organici dell'ANSV, tenuto anche conto del costante interesse manifestato dalle istituzioni internazionali e UE nei confronti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Il Commissario straordinario
(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 2022-2024*”, il principale comparto di riferimento dell’azione dell’ANSV è quello aeronautico, che si è caratterizzato, anche nel 2022, 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.

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.

A fronte della predetta dotazione di 30 unità, quelle in servizio, alla fine del 2022, erano però soltanto 19, con la precisazione che, di queste 19, 5 erano unità in comando dall'Aeronautica militare, di cui quattro unità operanti, come già anticipato, con la qualifica di tecnici investigatori, mentre la quinta impiegata nell'area amministrativa. Relativamente ai 2 dirigenti previsti dalla dotazione organica c'è da segnalare che, a febbraio 2023, è stata completata la procedura concorsuale per il reclutamento di un dirigente tecnico, con l'approvazione della graduatoria finale e la dichiarazione del vincitore, con rinvio, per la sua concreta assunzione, all'ottenimento della prescritta autorizzazione da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento della funzione pubblica.

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.

Come già rappresentato, 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 2022, 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. Inoltre, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile. Ha altresì 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 2022”*.

Nell'anno 2022 gli eventi aeronautici relativi alla sicurezza del volo che l'ANSV ha registrato nella propria banca dati, in quanto valutati di interesse per l'assolvimento dei propri compiti di istituto, sono stati, complessivamente, oltre 900 (di cui circa 150 relativi ad eventi che hanno visto coinvolti, in Italia, apparecchi per il volo da diporto o sportivo³).

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.

Il numero complessivo di cui sopra è comprensivo delle segnalazioni riguardanti eventi occorsi in Italia (a prescindere dalla nazionalità dell'aeromobile) ed eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (immatricolati in Italia, progettati/costruiti in Italia, eserciti da operatori italiani). Nell'ambito delle oltre 900 segnalazioni processate, l'ANSV, limitatamente agli eventi occorsi in territorio italiano, ne ha classificate 100 come incidenti e 5 come inconvenienti gravi.

A fronte di questi 105 eventi, l'ANSV ha aperto 28 inchieste di sicurezza: 27 (di cui 3 relative ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo) per eventi classificati come incidenti, una per un evento classificato come inconveniente grave.

Fra i 100 incidenti di cui sopra, oltre 50 hanno riguardato apparecchi VDS: in particolare, per 2 incidenti occorsi ad apparecchi VDS si è deciso di aprire una singola inchiesta, vista la correlazione tra i due eventi.

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

Come già anticipato, l'ANSV, nel 2022, ha aperto 28 inchieste di sicurezza (per due incidenti occorsi ad apparecchi VDS è stata aperta una singola inchiesta, stante la correlazione tra i due eventi)⁴; ha inoltre accreditato propri investigatori in 70 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di incidenti (56) e inconvenienti gravi (14) occorsi, all'estero, ad aeromobili di interesse italiano.

Nell'inchiesta di sicurezza relativa ad un ulteriore incidente, occorso, all'estero, ad un apparecchio VDS immatricolato in Italia, l'ANSV ha designato un proprio investigatore in qualità di punto di contatto, su richiesta dell'omologo organismo investigativo straniero.

Nel corso del 2022 l'ANSV ha completato 21 relazioni finali d'inchiesta. Tale risultato è superiore a quello che l'ANSV aveva fissato nel "Piano della *performance* 2022-2024" (almeno 15 inchieste).

Anche nel 2022 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 approfondendo il massimo impegno per ridurre il più possibile le

⁴ In 76 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, 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, così come modificato dall'art. 135 del regolamento UE 2018/1139.

tempistiche di chiusura delle inchieste di sicurezza, diminuendo, allo stesso tempo, l'arretrato, dovuto, principalmente, alla criticità di organico.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 9 raccomandazioni di sicurezza associate allo svolgimento delle inchieste di sicurezza, di cui due sono state indirizzate sia all'EASA, sia alla FAA⁵.

In un'ottica di massima diffusione delle informazioni a fini di prevenzione, le raccomandazioni di sicurezza, oltre che nel *database* delle raccomandazioni di sicurezza europee (SRIS)⁶, 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”).

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.

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;
- dal 2022, fornire assistenza nel coordinamento tra le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile e le autorità dell'aviazione civile per la gestione, in E2, degli eventi classificabili come “incidente” o come “inconveniente grave”, di cui alle definizioni contenute

⁵ FAA: Federal Aviation Administration, Autorità dell'aviazione civile statunitense.

⁶ Attualmente tutte le raccomandazioni di sicurezza contenute nel menzionato *database* e i riscontri dati dai destinatari delle stesse sono visibili nel portale pubblico avente il seguente indirizzo: <https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>

nell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e nel regolamento UE n. 996/2010.

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 2022*”.

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/CVR⁷) 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 2022 dai laboratori tecnologici dell'ANSV.

- *Download e analisi dati FDR/CVR*

Nel 2022 sono stati scaricati e analizzati dall'ANSV:

- 4 set dati FDR;
- 4 set dati CVR.

In 2 casi, i suddetti set dati provenivano da registratori di volo danneggiati a seguito di incidente. Sono stati inoltre analizzati 3 set dati FDR forniti direttamente da operatori. È stata altresì completata l'analisi di un set dati FDR/CVR scaricati nel 2021.

- *Download e analisi apparati avionici*

⁷ 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.

Nel 2022 sono state analizzate dall'ANSV 10 unità avioniche, di cui 3 danneggiate. In tutti i casi l'estrazione dati è avvenuta positivamente, salvo in un caso in cui la sovratensione verificatasi al momento dell'incidente ha compromesso la possibilità di recuperare i dati dalla memoria non volatile dell'apparato.

- *Analisi dati fonte ADS-B*

Nel 2022 sono stati sottoposti a specifica analisi presso l'ANSV 2 set di dati con fonte ADS-B.

- *Analisi di componenti meccanici*

Nel 2022 sono stati sottoposti ad analisi presso l'ANSV 5 componenti meccanici provenienti da velivoli ed elicotteri.

- *Analisi video*

Nel 2022 è stata effettuata dall'ANSV una analisi video delle immagini provenienti dalle telecamere di un aeroporto.

- *Gestione delle analisi svolte presso enti esterni*

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 di quest'ultima 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, nell'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 2022 le analisi svolte esternamente all'ANSV sono state le seguenti:

- 2 analisi motori alternativi;
- 2 analisi carburante;
- 5 analisi metallurgiche su componenti meccanici.

Inoltre, nel 2022 sono state eseguite due sessioni di volo su due differenti simulatori, al fine di riprodurre le condizioni createsi in determinati incidenti; l'attività è stata coordinata dai laboratori ANSV ed eseguita da investigatori ANSV esperti di pilotaggio.

- *Supporto ad autorità investigative straniere*

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 2022, l'ANSV ha fornito supporto all'autorità investigativa indiana nell'ambito dell'inchiesta relativa all'incidente mortale occorso all'elicottero A109E marche di identificazione VT-CHG; a tale inchiesta l'ANSV partecipa con un proprio investigatore accreditato. In particolare, l'autorità investigativa indiana chiedeva supporto tecnico all'ANSV per lo scarico dei dati dal *recorder* combinato FDR/CVR del tipo MADRAS L3, che risultava danneggiato a seguito

dell'evento; tale supporto veniva accordato e l'attività veniva eseguita, con successo, presso i laboratori ANSV.

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 2022 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*.

Di seguito è rappresentato lo schema dell'albero della *performance* dell'ANSV, che, a livello operativo, si articola sostanzialmente su 5 aree strategiche, ognuna delle quali correlata alle attività svolte.

MANDATO ISTITUZIONALE		
Desunto dalle disposizioni di legge (d.lgs. n. 66/1999, DPR n. 189/2010, reg. UE n. 996/2010).		
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 2022 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* 2022-2024” 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.

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.

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.

AREA STRATEGICA 4: laboratori tecnologici.

Obiettivo specifico: ulteriore aggiornamento dei 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.

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

Obiettivo specifico: promuovere la diffusione della cultura della sicurezza del volo, tramite iniziative da realizzarsi prevalentemente in videoconferenza, almeno finché duri la pandemia da COVID-19.

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

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 (giugno 2023), l'ANSV non abbia ancora 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 2022.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2022 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 assolvano 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.	Garantire il raggiungimento di almeno 1 dei 2 seguenti acquisti: <ul style="list-style-type: none">• l'acquisizione del FORTRESS CDRE e del FORTRESS replay cable, per poter effettuare lo scarico dati, in condizioni di danneggiamento e di non danneggiamento, dai FORTRESS flight recorder della Curtiss Wright;• l'acquisizione di ulteriori adattatori per la HHMPI.	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.	Realizzare, preferibilmente in videoconferenza, almeno una iniziativa, destinata, in particolare, al settore dell'aviazione turistico-sportiva.	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 21 rispetto alle 15 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 70 inchieste relative ad incidenti o inconvenienti gravi, su 109 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 i laboratori tecnologici, sono stati acquisiti il FORTRESS CDRE e il FORTRESS *replay cable*, raggiungendo così l'obiettivo fissato.
4. Per quanto concerne la promozione della cultura della sicurezza del volo, l'ANSV ha promosso, il 23 giugno 2022, in coordinamento con l'Aero Club d'Italia, una videoconferenza, destinata ai direttori e agli istruttori delle scuole di volo da diporto o sportivo (VDS), per fornire delle sintetiche informazioni sui seguenti aspetti:
 - organizzazione, competenze e modalità operative dell'ANSV;
 - definizioni di incidente e di inconveniente grave;
 - obbligo di comunicazione all'ANSV degli incidenti e degli inconvenienti gravi.

Per quanto concerne il “Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza”, anche nel 2022 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 lege* 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 registri 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. Come già anticipato, le raccomandazioni di sicurezza emanate dall’ANSV vengono anche inserite nel *database* delle raccomandazioni di sicurezza europee (denominato SRIS), consultabile tramite il relativo portale pubblico al seguente indirizzo: <https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>

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”. Il medesimo Regolamento è richiamato, con un collegamento, nella sezione “Disposizioni generali - Atti generali”, dove sono resi disponibili altri regolamenti relativi al funzionamento dell’ANSV.

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 2022, il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.419.080 euro, rispetto al massimo storico rappresentato dai 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 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 2023.

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 2022”, approvato nel mese di marzo 2023;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2022, approvato nel mese di aprile 2023;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2022.

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; questa criticità dovrebbe però essere in parte sanata nel 2023, con l'assunzione del dirigente tecnico vincitore del relativo concorso bandito dall'ANSV, una volta ottenuta la prescritta autorizzazione da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento della funzione pubblica;
- 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.	21 inchieste.	140%	Obiettivo superato.
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 109)	70 inchieste.	159%	Obiettivo superato.
Laboratori tecnologici		Tutte	<p>Garantire il raggiungimento di almeno 1 dei 2 seguenti acquisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> l'acquisizione del FORTRESS CDRE e del FORTRESS replay cable, per poter effettuare lo scarico dati, in condizioni di danneggiamento e di non danneggiamento, dai FORTRESS flight recorder della Curtiss Wright; l'acquisizione di ulteriori adattatori per la HHMPI. 	1	1 acquisto	100%	Obiettivo raggiunto.
Promozione della cultura della sicurezza del volo.		Tutte	Realizzare, preferibilmente in videoconferenza, almeno una iniziativa, destinata, in particolare, al settore dell'aviazione turistico-sportiva.	1	1	100%	Obiettivo raggiunto.

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 DELLA MISURAZIONE DELLA <i>PERFORMANCE</i> ORGANIZZATIVA DELL'ANSV ANNO 2022			
	Indicatore	Rilevazione	Data rilevazione
1	Numero di raccomandazioni di sicurezza predisposte nell'anno in corso.	9	31.12.2022
2	Rispetto del termine ordinatorio dei 12 mesi per la chiusura delle inchieste.	6 inchieste su 21	31.12.2022
3	Tempo medio di "liquidazione fatture" in relazione a quanto sancito dalla scheda "Sezione contabilità-bilancio competenze-cassa economale-economato" presente nel Regolamento ANSV di attuazione degli articoli 2 e 4 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni (indicatore tempestività dei pagamenti)	anticipo rispetto alla scadenza di 5,19 gg medi	31.12.2022
4	Numero di gare e/o procedure di aggiudicazione avviate e concluse e loro durata (media).	68 entro i 45 gg	31.12.2022
5	Tempo di elaborazione dei dati mensili delle presenze dei dipendenti.	13,75 gg	31.12.2022
6	Percentuale di richieste da parte di organi di informazione e/o privati cittadini relative all'attività istituzionale regolarmente evase.	100%	31.12.2022

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 integrato di attività e organizzazione 2023-2025	27.1.2023	8.2.2023		www.ansv.it, contenitore "Amministrazione trasparente"
Piano integrato di attività e organizzazione 2023-2025	27.1.2023	8.2.2023		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	19	06/2023	NO	X		
Direttore generale	1	01/2023	NO	X		

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

Peso (%) dei criteri di valutazione

	Contributo alla performance complessiva dell'amm.ne	Obiettivi organizzativi struttura di diretta responsabilità	Capacità di valutazione differenziata dei propri collaboratori	Obiettivi individuali	Obiettivi di gruppo	Contributo alla performance dell'unità organizzativa 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	19		
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.