

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2018
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..... | 5 |
| 2.1. Il contesto esterno di riferimento..... | 5 |
| 2.2. L'ANSV..... | 5 |
| 2.3. I risultati raggiunti..... | 8 |
| 2.4. Le criticità e le opportunità..... | 12 |
| 3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti..... | 13 |
| 3.1. Albero della <i>performance</i> | 13 |
| 3.2. Obiettivi strategici..... | 13 |
| 3.3. Obiettivi e piani operativi | 14 |
| 3.4. Obiettivi individuali | 18 |
| 4. Risorse, efficienza ed economicità | 19 |
| 5. Pari opportunità e bilancio di genere | 20 |
| 6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i> | 21 |
| 6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità..... | 21 |
| 6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della <i>performance</i> | 21 |
| Allegati | 22 |

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 2018 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 2018*” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Purtroppo la criticità di organico in cui versa l’ANSV, soprattutto nell’area investigativa, continua a permanere, nonostante la stessa abbia ripetutamente sensibilizzato il Governo e il Parlamento 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 al costante monitoraggio da parte dell'ICAO¹ e dell'ENCASIA² anche attraverso periodiche verifiche (*audit* ICAO e *peer review* ENCASIA).

Soltanto in tempi recenti, sulla base della normativa vigente (quindi senza l'adozione di provvedimenti legislativi *ad hoc*, che, alla luce della situazione rappresentata, invece si imporrebbero), l'ANSV è stata autorizzata ad indire un concorso pubblico per la copertura di n. 2 posti di funzionario tecnico investigatore: tale concorso, bandito nel 2018, si è completato all'inizio del 2019.

Le due nuove assunzioni, una volta completati i prescritti *iter* formali, consentiranno all'ANSV di avere complessivamente nel proprio organico 4 investigatori, sui 12 contemplati dalla dotazione organica. Va da sé che con questo limitato numero di investigatori l'ANSV dovrà ancora continuare ad avvalersi del supporto fornito dal personale dell'Aeronautica militare, che, in virtù del protocollo d'intesa sottoscritto nel 2014, opera in posizione di comando presso la stessa ANSV, trovando impiego nell'area investigativa.

Resta comunque valido quanto già sottolineato ripetutamente, cioè la necessità di pervenire ad una rapida “normalizzazione” della situazione dell'ANSV, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico degli investigatori;
- b) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per 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 devono 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)

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.

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 2018, 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 2018 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’ingresso del 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, le unità in servizio alla fine del 2018 erano però soltanto 16. Delle citate 16 unità di personale, soltanto due erano tecnici investigatori (su una dotazione organica che ne dovrebbe avere, come già detto, 12), a cui vanno aggiunte le 5 unità di personale dell'Aeronautica militare in comando presso la stessa ANSV operanti con la qualifica di tecnici investigatori.

La criticità di organico nell'area investigativa, ancorché temporaneamente attenuata dalla presa di servizio del personale militare in comando, sta comunque continuando ad incidere sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello della tempistica di chiusura delle inchieste di sicurezza. Al riguardo, va ricordato che il personale tecnico investigativo in servizio presso l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali;
- procedere all'acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione;
- 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; molti di tali approfondimenti, pur non dando successivamente luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano comunque aspetti di interesse a fini di prevenzione e possono costituire la premessa, come già precisato, per lo svolgimento, da parte dell'ANSV, di una specifica attività di studio;
- 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;

- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali relativi alle tematiche attinenti l'attività istituzionale.

A titolo di mero confronto pare interessante riportare, di seguito, il numero di investigatori indicativamente in servizio presso alcune autorità investigative europee per la sicurezza dell'aviazione civile omologhe dell'ANSV.

- BEA (Francia): oltre 40 investigatori a tempo pieno, più circa 150 *field investigator* di supporto per incidenti che abbiano coinvolto aeromobili dell'aviazione generale.
- BFU (Germania): 18 investigatori a tempo pieno, più 65 investigatori *part-time/freelance*, che intervengono, a richiesta dello stesso BFU, per eventi in cui siano stati coinvolti aeromobili dell'aviazione generale di massa massima al decollo inferiore ai 2000 chilogrammi.
- UK AAIB (Regno Unito): 35 investigatori a tempo pieno.

La vigente normativa italiana in materia di affidamento delle consulenze da parte degli enti pubblici, nonché i limiti ai pertinenti capitoli di bilancio precludono, purtroppo, all'ANSV, la possibilità di ricorrere ad interessanti ed efficaci forme di collaborazione investigativa esterna, simili a quelle utilizzate in altri Stati UE ed extra UE.

L'obiettivo prioritario dell'ANSV resta dunque 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.

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 consistenti³.

³ Va evidenziato che le incombenze burocratiche in tema di prevenzione della corruzione, trasparenza e *performance* hanno ormai assunto livelli tali da “mettere in crisi” le pubbliche amministrazioni, come l'ANSV, di ridotte dimensioni. Queste incombenze burocratiche, che costringono ad impegnare numerose unità di personale, finiscono, paradossalmente, per avere conseguenze anche sul regolare assolvimento dei compiti di istituto.

2.3. I risultati raggiunti.

In un'ottica di sinergie e confronto per il miglioramento dei livelli di sicurezza del volo, l'ANSV, anche nel 2018, si è attivata per mantenere positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico. Contestualmente, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile. Inoltre, ancorché in criticità di organico, ha comunque cercato di presenziare alle iniziative europee ed 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 2018”*.

Gli eventi aeronautici considerati di interesse per la sicurezza del volo e registrati dall'ANSV nel corso dell'anno 2018 sono stati 1792 (di cui 67 relativi ad eventi che abbiano visti coinvolti, a vario titolo, apparecchi per il volo da diporto o sportivo): tale numero comprende 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).

A fronte delle segnalazioni registrate, 30 hanno dato luogo all'apertura, da parte dell'ANSV, di inchieste di sicurezza: 27 (di cui 4 relative ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo) per eventi classificati come incidenti e 3 (di cui una relativa ad un apparecchio per il volo da diporto o sportivo) per eventi classificati come inconvenienti gravi.

Nello stesso anno di riferimento, l'ANSV ha inoltre accreditato propri investigatori in 41 inchieste di sicurezza (30 relative ad incidenti, 11 ad inconvenienti gravi) condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di eventi, occorsi nel rispettivo territorio, che abbiano coinvolto aeromobili di immatricolazione o progettazione/costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani. L'ANSV ha ritenuto opportuno accreditarsi soltanto nelle inchieste che presentassero maggior interesse in un'ottica di prevenzione (anche in relazione alla tipologia di aeromobile coinvolto) ed in quelle dove fosse opportuno favorire i contatti tra la competente autorità investigativa straniera ed il costruttore operatore italiano coinvolto nell'evento. In tale contesto, particolare attenzione è stata prestata agli eventi occorsi all'estero in cui siano stati coinvolti aeromobili di punta dell'industria aeronautica italiana o prodotti in grande serie.

Ciò premesso, nei casi in cui l'ANSV non abbia ritenuto necessario accreditare (valutate le esigenze di prevenzione e in un'ottica di ottimizzazione dell'impiego delle risorse) propri investigatori in inchieste di competenza di organismi stranieri, ha comunque fornito supporto quando richiesto da tali

organismi, fungendo anche da tramite tra l'autorità investigativa competente per l'inchiesta ed il costruttore/operatore dell'aeromobile coinvolto.

Nel corso del 2018 l'ANSV ha completato 25 relazioni finali d'inchiesta, di cui 13 relative ad eventi occorsi nel 2017 e 2 ad eventi occorsi nello stesso 2018. Tale positivo risultato supera gli obiettivi che l'ANSV aveva fissato nel "Piano della *performance* 2018-2020", il quale prevedeva la chiusura, nell'anno 2018, di almeno 15 inchieste di sicurezza. Al raggiungimento del citato risultato hanno anche contribuito le linee programmatiche in materia di inchieste di sicurezza adottate dall'ANSV, che si stanno confermando un importante strumento per la riduzione delle tempistiche di chiusura delle inchieste e dell'arretrato.

Nello stesso 2018, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 13 raccomandazioni di sicurezza. Una raccomandazione di sicurezza, stando alle definizioni contenute nell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale⁴ 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.

Al riguardo, va evidenziato che l'ANSV continua ad essere attivamente presente nel WG⁵ 6 "Safety recommendations" dell'ENCASIA. Questo gruppo di lavoro è attualmente costituito dai rappresentanti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di Francia, Germania, Irlanda, Italia, Romania, Slovenia, Svezia e Regno Unito.

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 UE⁶;

⁴ Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561 (più noto come Allegato o Annesso 13 ICAO "Aircraft Accident and Incident Investigation").

⁵ WG: Working Group.

⁶ 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.

- fornire orientamenti sulle *best practice* per lo sviluppo e l’elaborazione delle raccomandazioni di sicurezza.

Nel corso dell’anno 2018 si è concretizzata la possibilità di nominare un rappresentante italiano (un investigatore dell’ANSV) quale *chairman* del gruppo di lavoro in questione; tale nomina è stata ufficializzata nel corso dell’*ENCASIA plenary meeting* tenutosi a Bruxelles il 6-7 febbraio 2019.

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 2018*”.

Relativamente ai laboratori tecnologici di cui dispone l’ANSV, va rappresentato che gli stessi forniscono supporto all’area 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 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.

In particolare, nel 2018 i registratori di volo analizzati dai laboratori dell’ANSV sono stati i seguenti: 4 set dati FDR; 3 set dati CVR; 4 set dati provenienti da QAR⁸.

I laboratori dell’ANSV sono dotati di evoluti software specifici per le attività di investigazione, che consentono, oltre che l’analisi dei parametri registrati dagli FDR, anche la ricostruzione 3D dell’evento, istante per istante, con sincronizzazione delle tracce audio provenienti dal CVR. La sempre maggiore evoluzione dei suddetti software consente, nelle versioni più aggiornate, una minore difficoltà nella produzione delle ricostruzioni 3D rispetto al passato, quando tali rappresentazioni

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.

⁸ QAR: Quick Access Recorder.

erano destinate esclusivamente agli eventi di maggiore complessità. Le ricostruzioni 3D rappresentano uno strumento in grado di facilitare la comprensione dell'incidente, in quanto forniscono una rappresentazione realistica di quanto accaduto.

Su alcuni aeromobili sono presenti unità avioniche che, seppur non progettate specificamente per resistere ad incidenti (unità non protette), hanno tuttavia la capacità di registrare alcuni parametri di volo. Nel 2018 sono stati analizzati dall'ANSV 3 apparati GNSS⁹. La decodifica delle unità avioniche non protette rappresenta un aspetto importante dell'attività dell'ANSV: essa consente, infatti, di acquisire dati utili alle ricostruzioni delle fasi di volo antecedenti l'evento per tutti quegli aeromobili che non siano dotati di registratori di volo, ma siano comunque equipaggiati con unità in grado di registrare. I dati estratti dagli apparati in questione si rivelano particolarmente utili nell'ambito delle inchieste relative agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione generale.

Nell'ambito dell'investigazione del fattore tecnico è spesso determinante poter accertare la natura di un fenomeno di danneggiamento.

Nel 2018 sono stati sottoposti ad analisi presso i laboratori dell'ANSV i seguenti componenti meccanici: 2 biellette comando passo del rotore principale di un elicottero; 1 albero trasmissione moto rotore di coda di un elicottero; 2 gambe carrello.

Come già anticipato, 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 2018, l'ANSV ha fornito il seguente supporto ad autorità straniere.

- A seguito della richiesta di supporto avanzata dalla competente autorità keniana nell'ambito dell'inchiesta relativa ad un incidente occorso in Kenya ad un aeromobile di produzione italiana, l'ANSV (che aveva un proprio investigatore accreditato nell'inchiesta in questione in linea con quanto consentito dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale) ha provveduto, con successo, allo scarico e all'analisi dei dati contenuti in un apparato avionico non protetto.
- A seguito della richiesta di supporto avanzata dalla competente autorità greca nell'ambito dell'inchiesta relativa ad un inconveniente grave occorso in territorio ellenico ad un aeromobile dell'aviazione commerciale di un operatore italiano, l'ANSV (che aveva un proprio investigatore accreditato nell'inchiesta in questione in linea con quanto consentito dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e dal regolamento UE n. 996/2010) ha provveduto, con successo, allo scarico e all'analisi dei dati contenuti nei registratori FDR/CVR presenti a bordo.

⁹ GNSS: Global Navigation Satellite System.

Per un esame più dettagliato dell'attività svolta dai laboratori dell'ANSV si rinvia, ancora una volta, al citato *“Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2018”*.

2.4. Le criticità e le opportunità.

Tutti gli obiettivi programmati per il 2018 sono stati raggiunti, ancorché con difficoltà 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. | | |
| 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 Inchieste di competenza ANSV. | AREA STRATEGICA 2 Inchieste svolte da altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano. | AREA STRATEGICA 3 Attività di studio e di indagine (compatibilmente con la disponibilità delle risorse). |
| AREA STRATEGICA 4 Laboratori tecnologici | | AREA STRATEGICA 5 Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV a fini di prevenzione. |

Nel corso del 2018 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 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 strategici.

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

Gli obiettivi di carattere strategico fanno riferimento ad orizzonti temporali pluriennali e presentano un elevato grado di rilevanza. In sostanza, la definizione degli obiettivi strategici ha lo scopo di tradurre l'identità (Mandato e Missione) dell'ente in obiettivi.

Ciò premesso, nel “Piano della *performance*” (2018-2020) erano stati delineati i seguenti obiettivi strategici.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza.

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

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico, 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.

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

Obiettivo strategico: 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 spontanee.

AREA STRATEGICA 4: laboratori tecnologici.

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare nell'aggiornamento dei laboratori tecnologici dell'ANSV, assicurando gli investimenti più urgenti per assicurare il mantenimento dello stato dell'arte.

AREA STRATEGICA 5: continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV al fine di rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico.

Obiettivo strategico: tale obiettivo strategico si prefigge – compatibilmente con la criticità di organico – di diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti alla sicurezza del volo in Italia, le criticità riscontrate a livello aviazione civile, gli esiti delle inchieste di sicurezza condotte, nonché le informazioni di carattere organizzativo/gestionale relative all'ente stesso.

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 2018.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2018 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 assolva 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. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |
| Completamento inchieste di sicurezza. | Revisione di almeno il 50% dei fascicoli di inchiesta risultanti attivi, secondo le Linee programmatiche per l'attività d'inchiesta e relative procedure attuative, integrate dalle modalità di dettaglio e operative indicate dal Presidente. | 1 genn.-31dic. di ogni anno. | Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |
| 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/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano (apparecchi per il volo da diporto o sportivo esclusi). | 1 genn.-31dic. di ogni anno. | Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |
| Attività di studio e di indagine. | Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo. | 1 genn.-31dic. di ogni anno. | Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |
| Aggiornamento dei laboratori tecnologici. | Assicurare almeno il 50% degli obiettivi prefissi. | 1 genn.-31dic. di ogni anno. | Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |
| Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV al fine di rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico. | Assicurare in maniera continua e regolare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di almeno il 95% di quanto prescritto dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza". | 1 genn.-31dic. di ogni anno. | Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità. |

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 25 a fronte delle almeno 15 programmate.
2. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ha revisionato tutti i fascicoli di inchiesta risultanti attivi (periodo 2006-2010), secondo le Linee programmatiche per l'attività d'inchiesta e relative procedure attuative.
3. 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 41 inchieste relative ad altrettanti eventi, su 69 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).
4. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, è stato completato lo studio previsto dall'obiettivo operativo, concernente le operazioni HEMS.
5. Per quanto concerne i laboratori tecnologici, il programma di aggiornamento/potenziamento degli stessi è stato realizzato per il 100%.
6. Per quanto concerne la trasparenza dell'attività dell'ANSV finalizzata a rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico, l'ANSV ha continuato ad assicurare la regolare pubblicazione della documentazione e delle informazioni contemplate dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", in linea con l'obiettivo prefissato. La pubblicazione di tali notizie ha incontrato il costante apprezzamento non soltanto degli operatori del settore aeronautico, ma anche dei cittadini e dei mass media.
Prendendo a riferimento la "scheda di misurazione" prevista dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", risulta pubblicato il 98% delle informazioni previste.

Sempre per quanto concerne il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", anche nel 2018 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'apposita cartella denominata "Amministrazione trasparente", per garantire la piena accessibilità delle informazioni pubblicate e per rendere i dati pubblicati dall'ANSV più facilmente consultabili, oltre che omogenei (e quindi raffrontabili) con quelli di altre pubbliche amministrazioni. La migrazione dei dati di carattere generale nella predetta cartella è stata completata, mentre per i dati

relativi agli anni precedenti è stato inserito un *link* al precedente sistema per la consultazione “archivistica”.

Le principali fonti normative di diretto interesse istituzionale ANSV sono comunque indicate anche nella cartella denominata “Chi siamo”, descrittiva del ruolo e dei compiti dell’ente (ivi è anche disponibile un collegamento al filmato istituzionale).

Le informazioni relative all’attività istituzionale vengono pubblicate, a seconda del contenuto, nelle cartelle rispettivamente denominate: “Notizie”, “Comunicati”, “Relazioni e rapporti d’inchiesta”, “Raccomandazioni di sicurezza”.

Il “Rapporto informativo annuale sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’aviazione civile in Italia” è pubblicato nella cartella denominata “Documenti”, 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; iter formativo del personale investigativo; investimenti effettuati nei laboratori tecnologici dell’ANSV e relative capacità operative; grafici e tabelle ad illustrazione dei dati statistici.

Nella medesima cartella “Documenti” è pure presente la “Guida pratica sulle inchieste di sicurezza destinata alle vittime di incidenti aerei e loro familiari”, un opuscolo realizzato dalla Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile (ENCASIA), alla cui elaborazione ha contribuito anche l’ANSV, che ha il fine di aiutare le vittime di incidenti aerei e i loro familiari 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 di aeromobili adibiti al trasporto aereo commerciale che si verificano in Europa.

Il Regolamento per il trattamento delle segnalazioni spontanee (attuativo del regolamento UE n. 376/2014) è pubblicato nella cartella denominata “Sistema di segnalazione spontanea”.

Il Regolamento di attuazione degli articoli 2 e 4 della legge 7 agosto 1990 n. 241 è pubblicato nella cartella denominata “Regolamenti e procedimento sanzionatorio”, in cui è reso disponibile anche il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni di cui all’art. 4 del decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18 (deliberato dal Collegio dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo con la deliberazione n. 51/2013, approvato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri con decreto del Segretario generale del 23 ottobre 2013).

La cartella “Bandi e concorsi”, benché tuttora presente nel sito, non viene più alimentata, in quanto i relativi contenuti sono ora pubblicati nella cartella “Amministrazione trasparente”.

L’elenco delle caselle di posta elettronica istituzionali attive, ivi comprese quelle di posta elettronica certificata, è pubblicato nella cartella denominata “Come contattarci” ed è anch’esso riportato, come da normativa, nella cartella “Amministrazione trasparente”. In quest’ultima cartella sono anche pubblicati il Codice di comportamento dei dipendenti pubblici (dPR n. 62/2013), il Codice di comportamento dei dipendenti dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza.

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. Le differenti valutazioni sono state condivise con il personale stesso.

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2018 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.424.919 euro, rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Nel 2019 l'entità del trasferimento dallo Stato parrebbe sostanzialmente stabile, in quanto dovrebbe attestarsi sui 4.419.080,00 euro.

Resta comunque la necessità di formulare, per l'ANSV, una diversa costruzione dei tagli imposti dalle norme di contenimento della spesa delle pubbliche amministrazioni, soprattutto per le voci strettamente correlate allo svolgimento della missione istituzionale.

Al riguardo, pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore nazionale, è bene tuttavia evidenziare che le diverse misure previste dalla vigente normativa per il contenimento della spesa pubblica pongono dei limiti 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, per cui non è possibile comprimere ulteriormente la spesa, a meno di non compromettere il regolare svolgimento delle funzioni assegnate all'ANSV. Va a questo proposito detto che la politica dei tagli lineari ha penalizzato oltre ogni ragionevole limite l'ANSV.

È innegabile che l'ANSV sia un ente economicamente sano, sia dal punto di vista finanziario (l'esercizio finanziario 2018 si è chiuso con un avanzo di gestione di euro 482.980,81 e con un avanzo di amministrazione di euro 6.682.482,95), sia dal punto di vista patrimoniale, ove la passività più consistente è rappresentata dal mutuo ventennale contratto con la Cassa depositi e prestiti per l'acquisto della sede.

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, nella cartella "Amministrazione trasparente", sotto cartella "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 2019.

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 2018”, approvato dal Collegio dell'ANSV nel mese di marzo 2019;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2018 approvato dal Collegio dell'ANSV nel mese di aprile 2019;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2018.

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 emanate dall'ANAC) 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.

Il punto di forza del ciclo di gestione della *performance* pare individuabile unicamente nell'incremento ulteriore della trasparenza dell'attività dell'ANSV, che, comunque, era già di per sé elevata.

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, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza. | | Tutte | Completamento inchieste di sicurezza. | Almeno 15 inchieste. | 25 inchieste. | 167% | Obiettivo superato. |
| Compatibilmente con la criticità di organico, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza. | | Tutte | Revisione fascicoli di inchiesta attivi (periodo 2006-2010) | Almeno 50% fascicoli | Tutti i fascicoli | 200% | Obiettivo superato. |
| Compatibilmente con la criticità di organico, 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 69) | 41 inchieste. | 146% | 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. | | Tutte | Attività di studio e di indagine. | Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo. | 1 studio. | 100% | Obiettivo raggiunto. |
| Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare nell'aggiornamento dei laboratori tecnologici dell'ANSV, assicurando gli investimenti più urgenti per assicurare lo stato dell'arte. | | Tutte | Aggiornamento dei laboratori. | Assicurare almeno il 50% del programma di aggiornamento e potenziamento dei laboratori. (Totale punti del programma 4) | 4 | 100% | Obiettivo raggiunto. |
| Compatibilmente con la criticità di organico, diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti alla sicurezza del volo in Italia, le criticità riscontrate a livello aviazione civile, gli esiti delle inchieste di sicurezza condotte, nonché le informazioni di carattere organizzativo/gestionale inerenti l'ente stesso. | | Tutte | Continuare ad assicurare la trasparenza dell'attività dell'ANSV al fine di rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico. | Assicurare in maniera continua e regolare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di almeno il 95% di quanto prescritto dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza". | ANSV ha ottemperato a 46 punti su 47 con riferimento alla Scheda rilevazione pubblicazioni previste dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", anno 2018. | 98% | Obiettivo raggiunto. |

NB: il grado di raggiungimento è calcolato sulla base del grado di raggiungimento degli obiettivi operativi riconducibili all'obiettivo strategico, 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, cartella "Amministrazione trasparente" |
| Piano della <i>performance</i> 2019-2021 | 23.1.2019 | 24.1.2019 | | www.ansv.it, cartella "Amministrazione trasparente" |
| Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2019-2021 | 23.1.2019 | 24.1.2019 | | www.ansv.it, cartella "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 | 05/2019 | NO | X | | |
| Direttore generale | 1 | 03/2019 | 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.