

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2019
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 e misurazione della <i>performance</i> organizzativa.....	13
3.3. Obiettivi e piani operativi	16
3.4. Obiettivi individuali	20
4. Risorse, efficienza ed economicità	21
5. Pari opportunità e bilancio di genere	22
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	23
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	23
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della <i>performance</i>	23
Allegati	24

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 2019 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 2019*” 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*.

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

L'ANSV ha un limitato numero di propri investigatori (4 sui 12 previsti dalla dotazione organica, di cui uno in uscita nel 2020 per raggiungimento dei limiti di età) 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 (rinnovato nel 2019), 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.

Resta comunque valido quanto già invano sottolineato ripetutamente, cioè la necessità di pervenire ad una “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, nonché prevedendo “automatismi giuridici” per il *turnover* del personale investigativo;
- 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 dovrebbero responsabilizzarsi 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 2019, 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 2019 le iniziative normative finalizzate al contenimento della spesa pubblica hanno fatto sentire i propri effetti sul regolare svolgimento dell’attività investigativa. In particolare, l’impossibilità derivante dalle vigenti disposizioni di legge di completare l’organico del personale e di assicurare il completo e necessario *turnover* soprattutto dei tecnici investigatori ha reso problematico l’assolvimento dei delicati compiti di istituto e quindi il conseguimento degli obiettivi programmati, ancorché l’impiego del citato personale militare in comando abbia temporaneamente attenuato la situazione di criticità.

2.2. L’ANSV.

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

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

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

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio alla fine del 2019 erano però soltanto 22. Delle citate 22 unità di personale, soltanto quattro erano tecnici investigatori (su una dotazione organica che ne dovrebbe avere, come già detto, 12), a cui vanno aggiunte le 4 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. 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 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 coinvolgono 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): quasi 50 investigatori a tempo pieno, più circa 160 *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 consistenti. In particolare, pare doveroso segnalare che le incombenze burocratiche in tema di corruzione, trasparenza, *performance* e *privacy* 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, stanno ormai “saturando” le capacità dell'ANSV, con riflessi negativi sul regolare svolgimento dell'attività 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 2019, 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 2019”*.

Gli eventi aeronautici considerati di interesse per la sicurezza del volo e registrati dall'ANSV nel corso dell'anno 2019 sono stati 1782 (di cui 81 relativi ad eventi che hanno visto il coinvolgimento, a vario titolo, di apparecchi per il volo da diporto o sportivo³): 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 italiano (immatricolati in Italia, progettati/costruiti da società italiane, eserciti da operatori italiani).

A fronte delle segnalazioni registrate, 36 hanno dato luogo all'apertura, da parte dell'ANSV, di inchieste di sicurezza: 31 (di cui 4 relative ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo) per eventi classificati come incidenti e 5 per eventi classificati come inconvenienti gravi⁴.

In merito alle 36 inchieste aperte dall'ANSV nel 2019, le stesse hanno riguardato diverse tipologie di aeromobili:

- 20 inchieste sono relative ad eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (16 incidenti e 4 inconvenienti gravi);
- 5 inchieste sono relative ad eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (4 incidenti e 1 inconveniente grave);
- 9 inchieste sono relative ad incidenti in cui sono stati coinvolti alianti;
- 1 inchiesta è relativa ad un incidente in cui è stato coinvolto un APR;
- 1 inchiesta è relativa ad un incidente in cui è stata coinvolta una mongolfiera.

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

⁴ Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 58 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, occorsi a tipologie di aeromobili per le quali non sussista un obbligo di inchiesta (ad esempio, aeromobili storici, autocostruiti, apparecchi per il volo da diporto o sportivo, ecc.), l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

L'ANSV, inoltre, sempre nel 2019, ha accreditato propri investigatori in 54 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di incidenti (44) e inconvenienti gravi (10) occorsi, all'estero, ad aeromobili di interesse italiano. In una inchiesta straniera, relativa ad un incidente mortale che ha coinvolto anche alcuni cittadini italiani, l'ANSV ha nominato un proprio investigatore quale “*expert*”, così come consentito dalla previsione 5.27 dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

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 2019 l'ANSV ha completato 18 relazioni finali d'inchiesta, di cui 6 relative ad eventi occorsi nel 2018 ed una su un evento occorso nello stesso 2019. Tale positivo risultato supera gli obiettivi che l'ANSV aveva fissato nel “Piano della *performance* 2019-2021”, il quale prevedeva la chiusura, nell'anno 2019, di almeno 15 inchieste di sicurezza. Al raggiungimento del citato risultato 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.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 12 raccomandazioni di sicurezza. 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.

Delle citate 12 raccomandazioni di sicurezza emanate nel 2019, 5 sono risultate di rilevanza internazionale/UE e sono state conseguentemente catalogate come SRGC/SRUR⁵: in quanto tali, esse verranno inserite nel rapporto annuale che l'ENCASIA presenterà alla Commissione europea.

Le raccomandazioni di sicurezza emanate e i relativi riscontri forniti dai destinatari delle stesse vengono quindi inseriti, tramite lo European Safety Recommendation Information System (SRIS) nel *database* delle raccomandazioni di sicurezza presso lo European Central Repository (ECR)⁶, secondo quanto stabilito dall'art. 18 del regolamento UE n. 996/2010.

Nel *database* delle raccomandazioni di sicurezza (ECR/SRIS) sono presenti, relativamente al periodo 2011-2019, 133 raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV, che continua a monitorare lo sviluppo delle azioni poste in essere dai destinatari delle stesse raccomandazioni, fino alla loro chiusura.

Va segnalato, infine, che anche nel 2019 l'ANSV ha continuato ad essere attivamente presente nel WG⁷ 6 "Safety recommendations" dell'ENCASIA. Questo gruppo di lavoro è costituito dai rappresentanti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di Francia, Germania, Irlanda, Italia, Romania, Slovenia, Svezia e Regno Unito (recentemente uscito dalla UE).

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.

L'attuale *chairman* del WG 6 (che in ambito ENCASIA rappresenta un gruppo di lavoro strategico per il tipo di attività svolta) è, dal 2019, un investigatore dell'ANSV.

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 2019*".

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:

⁵ SRGC: Safety Recommendations of Global Concern. SRUR: Safety Recommendation of Union wide Relevance.

⁶ Di seguito, sarà anche utilizzata la denominazione ECR/SRIS, essendoci una stretta connessione tra i due.

⁷ WG: Working Group.

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

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

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

Nel 2019 sono stati analizzati dai laboratori ANSV: 3 set dati FDR; 3 set dati CVR; 1 set dati provenienti da QAR⁹.

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 2019 sono stati analizzati dall'ANSV 4 apparati GNSS e 2 unità avioniche.

Nell'ambito dell'investigazione del fattore tecnico è spesso determinante poter accertare la natura di un fenomeno di danneggiamento. Nel 2019 sono stati sottoposti ad analisi presso i laboratori dell'ANSV 8 componenti meccanici provenienti da leverismi dei comandi di elicotteri e parti di motori alternativi.

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 2019 le analisi svolte esternamente all'ANSV sono state le seguenti: 2 analisi relative al funzionamento di motori turbofan di aeromobili dell'aviazione commerciale; 2 analisi relative al

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

⁹ QAR: Quick Access Recorder.

funzionamento di motori alternativi; 1 analisi chimica su campioni di carbolubrificante; 1 *download* da unità avionica GNSS, non protetta e danneggiata.

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 2019, l'ANSV ha fornito supporto all'autorità investigativa belga nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza relativa all'inconveniente grave occorso il 7 luglio 2019, in Belgio, all'aeromobile P.180 Avanti marche M-PIRE. Nell'inchiesta di sicurezza belga l'ANSV accreditava un proprio investigatore, in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale e UE in materia. In tale contesto, l'autorità belga chiedeva quindi ai laboratori ANSV supporto per l'esecuzione di una *failure analysis*.

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 2019*”.

2.4. Le criticità e le opportunità.

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

Comunque, tutti gli obiettivi programmati per il 2019 sono stati raggiunti, ancorché con difficoltà, appunto per la forte criticità di risorse umane di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

MANDATO ISTITUZIONALE		
Desunto dalla 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	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 (compatibilmente con la disponibilità delle risorse).
AREA STRATEGICA 4		AREA STRATEGICA 5
Laboratori tecnologici		Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV a fini di prevenzione.

Nel corso del 2019 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 e misurazione della *performance* organizzativa.

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. 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*” (2019-2021) erano stati delineati i seguenti obiettivi strategici, 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.

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

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

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

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico.

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

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

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

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico.

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

AREA STRATEGICA 4: laboratori tecnologici.

Obiettivo specifico: continuare nell'aggiornamento dei laboratori tecnologici dell'ANSV, assicurando gli investimenti più urgenti per garantire il mantenimento dello stato dell'arte.

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

Il perseguimento di questo obiettivo è strettamente strumentale al regolare e tempestivo svolgimento dell'attività investigativa di cui alle precedenti aree strategiche. Per poter garantire l'efficace funzionamento dei laboratori tecnologici è necessario mantenerli costantemente allo stato dell'arte, tramite significativi investimenti economici, che riguardano anche la formazione del personale preposto alla relativa attività.

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 specifico: tale obiettivo strategico si prefigge 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.

Vincolo: compatibilmente con la criticità di organico.

La trasparenza rappresenta uno dei presupposti basilari per svolgere una efficace attività di prevenzione in campo aeronautico, oltre che per far conoscere dettagliatamente l'operato dell'ANSV. Quindi, sin dalla sua istituzione, l'ANSV ha sempre avuto un atteggiamento sensibilmente orientato alla trasparenza, supportato anche da precise disposizioni di legge che, ad esempio, impongono di rendere pubbliche le conclusioni delle inchieste dell'ANSV. Trattandosi di un obiettivo che

trasversalmente coinvolge tutta l'ANSV, al suo perseguimento contribuiscono tutti gli organi e il personale dell'ANSV, in funzione delle rispettive competenze.

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 2019.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2019 tutto il personale dell'ANSV, indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo. Tali obiettivi rispondono anche alla promozione delle pari opportunità.

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

OBIETTIVO OPERATIVO	INDICE NUMERICO	ARCO TEMPORALE	PERSONALE COINVOLTO
Completamento inchieste di sicurezza.	Almeno 15 inchieste.	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
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.-31 dic. 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.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Attività di studio e di indagine.	Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo.	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
Aggiornamento dei laboratori tecnologici.	Predisposizione di uno studio dal titolo "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV".	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze.
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.-31 dic. 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 18 a fronte delle almeno 15 programmate. Al superamento 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 al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ha revisionato tutti i fascicoli di inchiesta risultanti attivi (periodo 2011-2015), secondo le Linee programmatiche in materia di inchieste di sicurezza adottate dall'ANSV, che anche in questo caso hanno giocato un ruolo significativo per il raggiungimento dell'obiettivo.

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 54 inchieste relative ad altrettanti eventi, su 84 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 continuato l'approfondimento delle criticità presenti nel volo da diporto o sportivo (di cui alla legge n. 106/1985), di cui si è tenuto conto nella predisposizione del *“Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2019”*.
5. Per quanto concerne i laboratori tecnologici, è stato predisposto lo studio dal titolo *“Metriche di valutazione dei laboratori ANSV”*, che, in un'ottica di trasparenza, è stato allegato al *“Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2019”*. Tale studio, elaborato su parametri oggettivi che tengono conto della pregressa esperienza dell'ANSV, consentirà, per il futuro, di valutare in maniera puntuale la *performance* dei laboratori tecnologici dell'ANSV.
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”*, risultano pubblicate 47 informazioni sulle 48 previste.

Sempre per quanto concerne il *“Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza”*, anche nel 2019 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.

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2019 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.419.080 euro, rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Ciò premesso, pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore nazionale, è bene 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. In tale contesto pare doveroso evidenziare che i limiti imposti dalla legge di bilancio dello Stato per il 2020 hanno finito per incidere su molteplici capitoli di spesa dell'ANSV, che già erano stati notevolmente compressi: ciò comporterà, inevitabilmente, delle ricadute negative, sia sul regolare assolvimento dei compiti di istituto, sia sulla implementazione o sull'adeguamento di certi sistemi. Anche la impossibilità di poter procedere ad una integrazione del Fondo risorse decentrate rischia di incidere negativamente sull'attività dell'ANSV.

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 (l'esercizio finanziario 2019 si è chiuso con un avanzo di gestione di euro 311.888,43 e con un avanzo di amministrazione di euro 7.022.476,57), 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 2020.

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 2019”, approvato nel mese di marzo 2020;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2019, approvato nel mese di giugno 2020;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2019.

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

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

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

Il punto di forza del ciclo di gestione della *performance* pare individuabile unicamente nell'incremento 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.	18 inchieste.	120%	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 2011-2015)	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 84)	54 inchieste.	159%	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 di cui si è tenuto conto nella stesura del "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2019".	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 ed efficienza dei laboratori.	Predisposizione dello studio dal titolo "Metriche di valutazione dei laboratori ANSV", allegato al "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2019".	1	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 47 punti su 48 con riferimento alla Scheda rilevazione pubblicazioni previste dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", anno 2019.	102%	Obiettivo superato.

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> 2020-2022	30.1.2020	20.2.2020		www.ansv.it, cartella "Amministrazione trasparente"
Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2020-2022	30.1.2020	20.2.2020		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 (SÌ/NO)	50%-100%	1%-49%	0%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.					
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.					
Non dirigenti	22	05/2020	NO	X		
Direttore generale	1	Valutazione in corso	SÌ	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 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	22		
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.