

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2013
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.....	6
2.3. I risultati raggiunti.....	9
2.4. Le criticità e le opportunità.....	16
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	17
3.1. Albero della <i>performance</i>	17
3.2. Obiettivi strategici.....	17
3.3. Obiettivi e piani operativi	19
3.4. Obiettivi individuali	22
4. Risorse, efficienza ed economicità	23
5. Pari opportunità e bilancio di genere	25
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	26
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	26
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo della <i>performance</i>	26
Allegati	27

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) nel corso del 2013. In particolare, la Relazione 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 2013” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Il 2013, sotto il profilo operativo, è stato un anno particolarmente impegnativo, che ha messo a dura prova la struttura organizzativa dell’ANSV, la quale soffre di una pesante criticità di organico, soprattutto per quanto concerne il personale tecnico investigativo. Soltanto grazie pressoché unicamente al qualificato impegno dei singoli che vi lavorano l’ANSV è riuscita, nel 2013, a raggiungere gli obiettivi che si era prefissa, contribuendo così in maniera significativa, per quanto di competenza, a migliorare la sicurezza del volo in ambito aviazione civile, come ampiamente documentabile dai risultati conseguiti e dalle autorevoli attestazioni di stima ricevute. Purtroppo, però, in termini di risorse a disposizione, l’ANSV è arrivata al cosiddetto “collo di bottiglia” ed è necessario pervenire ad una normalizzazione della sua situazione, in quanto per assolvere i numerosi e delicati compiti di istituto non può più contare solamente sul qualificato impegno dei singoli che vi lavorano, ma necessita di completare, con assoluta urgenza, la propria dotazione organica e di ottenere le dovute risorse finanziarie, anche in ossequio a quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010.

Nella predisposizione della Relazione si è cercato, per quanto possibile, di adeguarsi alle linee guida in materia emanate dall’ANAC (già CIVIT) con la delibera n. 5/2012 e successive integrazioni.

Va tuttavia ribadito che le crescenti incombenze burocratiche imposte dall’ANAC anche ad enti, come appunto l’ANSV, di ridotte dimensioni, stanno pregiudicando il regolare assolvimento dei compiti di istituto. Infatti, paradossalmente, per poter predisporre la documentazione richiesta dall’ANAC, l’ANSV è costretta a distogliere preziose risorse umane dal prioritario assolvimento dei compiti di istituto, che, nel caso appunto dell’ANSV, sono definiti, *in primis*, da norme internazionali e dell’Unione europea finalizzate alla tutela della pubblica incolumità di chi vola.

Sarebbe dunque auspicabile che l'ANAC – proprio nel momento in cui in Italia si invoca da più parti la “semplificazione burocratica” – cercasse di ridurre al massimo le incombenze per gli enti di ridotte dimensioni, onde evitare di aggravare la situazione degli stessi, senza peraltro produrre, come risultato, alcun significativo valore aggiunto.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

SEZIONE 2

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

2.1. Il contesto esterno di riferimento.

Come precisato nel “Piano della *performance*”, il principale comparto di riferimento dell’azione dell’ANSV è quello aeronautico, che si è caratterizzato, anche nel 2013, per i due seguenti aspetti:

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

Nel 2013, dei tre comparti di interesse (aviazione commerciale, lavoro aereo ed aviazione turistico-sportiva), due, in particolare (aviazione commerciale ed aviazione turistico-sportiva), hanno estesamente impegnato l’ANSV. Nel 2013, relativamente all’aviazione commerciale, l’ANSV si è infatti trovata a gestire, a livello investigativo, ben quattro eventi particolarmente significativi, tre dei quali classificati come incidenti. Le relative inchieste hanno sostanzialmente coinvolto tutta l’organizzazione investigativa dell’ANSV, mettendola a dura prova stante appunto la forte criticità di organico. Per quanto concerne invece l’aviazione turistico-sportiva, essa si conferma come un settore ad elevata criticità sotto il profilo della sicurezza del volo, come dimostra il fatto che oltre il 50% delle inchieste di sicurezza aperte dall’ANSV nell’anno in questione riguarda proprio eventi occorsi ad aeromobili di tale comparto.

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 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 nazionali dell’aviazione civile, fornitori dei servizi della navigazione aerea, costruttori di aeromobili e della relativa componentistica, imprese di trasporto aereo e di lavoro aereo, gestori aeroportuali, associazioni dilettantistiche di volo, persone fisiche proprietarie o esercenti di aeromobili.

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

Anche nel 2013 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

particolarmente difficile l'assolvimento dei delicati compiti di istituto e quindi il conseguimento degli obiettivi programmati che, in futuro, permanendo la situazione attuale, dovranno essere inevitabilmente ulteriormente ridimensionati.

Per quanto concerne i profili finanziari, ci si limita a riportare quanto recentemente segnalato dalla Corte dei conti¹, la quale ha evidenziato che la progressiva sensibile riduzione degli stanziamenti ordinari di bilancio da parte dello Stato a favore dell'ANSV opera in controtendenza rispetto ad un contesto di sempre maggiore sviluppo dei trasporti aerei, che imporrebbe invece incisivi investimenti da parte degli Stati a salvaguardia della sicurezza del volo.

2.2. L'ANSV.

A fronte di un ruolo viepiù crescente nel panorama nazionale e comunitario 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".

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio al 31 dicembre 2013 erano però 21, di cui soltanto 7 tecnici investigatori²: l'ANSV, infatti, non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

Come già evidenziato, la criticità di organico sta incidendo sull'operatività dell'ente e purtroppo, inevitabilmente, sull'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Nel 2014 la situazione si aggraverà con l'uscita di altri tecnici investigatori, prevalentemente per raggiunti limiti di età.

Si segnala, al riguardo, che mediamente pervengono all'ANSV, ogni anno, alcune migliaia di segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo, di cui tra le 60 e le 90 danno luogo a formale apertura di inchiesta per incidente/inconveniente grave, mentre tutte le rimanenti

¹ Corte dei conti, *Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ANSV per l'esercizio 2011*, determinazione n. 12/2013 del 26 febbraio 2013.

² All'inizio del 2013 due tecnici investigatori hanno raggiunto il limite di età per il collocamento a riposo, ma, con il dPCM 31 gennaio 2013, l'ANSV è stata autorizzata a trattenerne in servizio uno, utilizzando le risorse derivanti dalle cessazioni avvenute negli anni 2010, 2011 e 2012.

segnalazioni vanno comunque categorizzate ed in molti casi anche approfondite per qualificarle correttamente. Pare opportuno ricordare che con il personale tecnico investigativo in servizio l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- condurre le inchieste di sicurezza avviate;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi che, pur non dando luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano aspetti di interesse a fini di prevenzione;
- 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.

Diventa quindi ormai ineludibile per l'ANSV l'esigenza di poter avviare una procedura concorsuale per l'assunzione, a tempo indeterminato, del personale in questione, ottenendo, in deroga alla vigente normativa sul *turnover*, l'autorizzazione ad assumere tutti i tecnici investigatori necessari a completare il rispettivo organico. L'esigenza di poter avviare la predetta procedura concorsuale si pone con carattere di urgenza, perché le tempistiche per assicurare la piena operatività dei nuovi tecnici investigatori non saranno comunque brevi, calcolati i tempi per l'espletamento del relativo concorso pubblico e per il completamento dell'iter formativo minimo.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area del personale tecnico-economica-amministrativa presenta una situazione di criticità, in quanto i 15 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.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalato che nel 2013 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 3.495.161 euro (di cui 3.295.902 euro per spese obbligatorie e 199.259 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001. Pare opportuno evidenziare 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.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2014 (disponibile nel sito web www.ansv.it) evidenziano la necessità di intervenire sull'entità dei trasferimenti dello Stato, in relazione, soprattutto, all'auspicata crescita dell'organico di tecnici investigatori. Il sostentamento dell'ANSV è infatti assicurato grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, il quale, ovviamente, rappresenta una risorsa limitata, destinata ad esaurirsi.

In linea con quanto contemplato dall'art. 14, comma 5, del d.lgs. n. 150/2009, ed avvalendosi della modulistica predisposta dall'ANAC, l'ANSV ha organizzato, nel 2013, su due giornate, l'indagine sul benessere organizzativo.

Le modalità adottate, al fine di assicurare l'anonimato dei partecipanti, sono state quelle che normalmente si utilizzano in occasione delle votazioni politico-amministrative: in particolare, è stata predisposta un'urna sigillata dall'OIV presso la sala riunioni del Direttore generale, che ha anche individuato una persona incaricata di gestire l'affluenza del personale e di distribuire i questionari (cartacei). Le operazioni si sono svolte regolarmente ed al termine delle stesse l'urna è stata consegnata all'OIV unitamente all'elenco di coloro che hanno partecipato all'indagine, che sono stati 19 sui 21 aventi diritto. Lo spoglio è stato effettuato dall'OIV con la collaborazione di un altro dipendente individuato dallo stesso OIV, così da assicurare, a fini di garanzia dei risultati, un duplice controllo dei questionari.

Da valutare positivamente l'elevata partecipazione all'indagine, che testimonia l'interesse verso questa novità introdotta dal d.lgs. n. 150/2009, anche se si nutrono dei dubbi sulla effettiva validità di una indagine del genere su un numero molto limitato di unità di personale come nel caso dell'ANSV.

Ciò premesso, l'esame delle risposte fornite pone preliminarmente dei dubbi a livello interpretativo del questionario messo a disposizione dall'ANAC. Il criterio infatti dettato dal questionario di esprimere la valutazione attraverso una scala che andava da 1 a 6, dove l'1 corrispondeva a "per nulla" ed il 6 a "del tutto", poteva indurre, relativamente a certe domande, in equivoci nella risposta. Dallo spoglio dei questionari sono emerse peraltro alcune incongruità, che potrebbero denotare scarsa attenzione in sede di compilazione degli stessi o, appunto, difficoltà di interpretazione del questionario stesso: ad esempio, tre dipendenti hanno inserito una votazione nel campo B9, che doveva essere compilato soltanto da soggetti disabili, i quali, in ANSV non risultano essere in tal numero; analogamente, nel campo B6 la media finale è stata 5,6, evidenziando così che qualcuno sarebbe stato discriminato a causa della propria lingua, quando tutti i dipendenti dell'ANSV sono invece di lingua italiana.

Al di là di queste considerazioni preliminari, i risultati del questionario sono stati in generale sostanzialmente positivi (per alcune risposte anche molto positivi), soprattutto per quanto concerne i

campi A (Sicurezza e salute sul luogo di lavoro e stress lavoro correlato), B (Le discriminazioni), D (Carriera e sviluppo professionale), E (Il mio lavoro), F (I miei colleghi), G (Il contesto del mio lavoro), H (Il senso di appartenenza), I (L'immagine della mia amministrazione), L (La mia organizzazione), M (Le mie *performance*), O (Il mio capo e la mia crescita) e P (Il mio capo e l'equità). Delle criticità sono invece emerse dall'analisi dei campi C (L'equità nella mia amministrazione) e N (Il funzionamento del sistema), che saranno oggetto di riflessione.

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 2013, si è attivata per mantenere positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico

In tale contesto, si segnala, in particolare, quanto segue.

Ministero della difesa-Comando generale dell'Arma dei Carabinieri.

In data 1 marzo 2013, il Ministero della difesa (per conto del Comando generale dell'Arma dei Carabinieri) e l'ANSV hanno sottoscritto un protocollo tecnico d'intesa, anche attuativo di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, il quale prevede, in particolare, quanto segue:

- la modalità di comunicazione all'ANSV degli incidenti e degli inconvenienti gravi di cui l'Arma dei Carabinieri abbia avuto conoscenza per ragioni di istituto;
- che l'Arma dei Carabinieri assicuri il rispetto di quanto previsto dall'art. 13, comma 2, del regolamento UE n. 996/2010 e favorisca il coordinamento tra l'inchiesta dell'ANSV e quella della competente autorità giudiziaria;
- l'impegno dell'Arma dei Carabinieri a fornire all'ANSV, compatibilmente con le priorità legate ai propri compiti di istituto e con la disponibilità di fondi, ogni possibile forma di collaborazione nell'espletamento delle funzioni istituzionali;
- l'impegno reciproco dell'ANSV e dell'Arma dei Carabinieri a contribuire alla formazione specialistica del personale, su tematiche già preventivamente individuate nello stesso protocollo d'intesa.

Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il 27 agosto 2013 il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e l'ANSV hanno rinnovato il protocollo tecnico d'intesa originariamente sottoscritto nel 2009, poi confermato nel 2011. La collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di porto ha avuto reciproche ricadute ampiamente positive, favorendo peraltro in più occasioni il regolare assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV. Il protocollo siglato il 27 agosto è stato integrato tenendo conto di alcune novità

introdotte dal regolamento UE n. 996/2010, al fine di renderlo ancora più efficace sul piano operativo.

Aeronautica militare.

Anche nel 2013 i rapporti tra l'ANSV e l'Aeronautica militare sono stati caratterizzati dalla massima collaborazione, in un'ottica di sinergie e di strategie per il miglioramento della sicurezza del volo. In tale contesto pare opportuno segnalare che il 12 agosto 2013, sulla base del protocollo d'intesa esistente tra l'ANSV e l'Aeronautica militare, rinnovato in data 12 dicembre 2012, sono stati estratti, presso i laboratori tecnici dell'ANSV, i dati contenuti nel registratore di volo presente a bordo dell'Alenia Aermacchi M346 C.P. X617 incidentatosi in data 11 maggio 2013, in località Piana Crixia (SV). L'Alenia Aermacchi M346 è un bireattore da addestramento militare transonico, tra i più avanzati oggi esistenti al mondo e rappresenta uno dei prodotti di punta dell'industria aeronautica italiana. L'operazione effettuata nei laboratori dell'ANSV ha peraltro consentito all'Aeronautica militare italiana di completare in tempi ristretti la propria inchiesta tecnica.

A seguito della predetta operazione condotta nei laboratori dell'ANSV, il Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare ha indirizzato una lettera di ringraziamento all'ANSV «per la preziosa collaborazione fornita in occasione dell'attività investigativa svolta su un velivolo M346», che, in un'ottica di prevenzione, ha consentito di intervenire su alcuni componenti installati a bordo del velivolo stesso. Nella stessa lettera sono state espresse parole di vivo apprezzamento per il personale ANSV coinvolto nella operazione di estrazione dati, che, «pienamente consapevole dei principi ispiratori della sicurezza del volo e conoscitore delle logiche di sistema asservite ai velivoli di modernissima concezione, ha contribuito in maniera rilevante all'investigazione dell'incidente ed alla comprensione di possibili soluzioni tecniche.».

Guardia di finanza.

Il 12 dicembre 2013, presso l'aeroporto di Pratica di Mare (Roma), la Guardia di finanza ha organizzato un seminario in materia di "Sicurezza del volo" per i comandanti dei Reparti aerei della medesima. In un'ottica di scambio di informazioni di comune interesse in materia di sicurezza del volo, al seminario è stata invitata a parlare, per la prima volta, anche l'ANSV, che ha illustrato la normativa applicabile alle inchieste di sicurezza ed approfondito, relativamente al comparto aviazione civile, alcune criticità particolarmente significative inerenti la *safety*.

Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia/Sezione di Catania - Osservatorio etneo.

Il 7 febbraio 2013 si è tenuto presso l'ANSV un incontro con l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (INGV)/Sezione di Catania - Osservatorio etneo. Nel corso dell'incontro, i

rappresentanti dell'INGV hanno illustrato quali siano le problematiche generate dalle eruzioni vulcaniche in grado di interferire con la sicurezza della navigazione aerea. In tale occasione l'INGV ha dato inoltre la propria disponibilità per l'effettuazione delle analisi di laboratorio sui materiali litoidi, vulcanici e non.

ANPAC.

Il 26 febbraio 2013 l'ANSV ha ricevuto in visita il Presidente dell'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione commerciale): nel corso dell'incontro sono state esaminate alcune tematiche di reciproco interesse.

Assaeroporti - gestori aeroportuali.

Il 9 maggio 2013, su richiesta di Assaeroporti (l'associazione che rappresenta 37 società di gestione aeroportuale, per un totale di 39 aeroporti), si è tenuta presso l'ANSV una riunione alla quale hanno partecipato i *safety manager* dei più importanti aeroporti italiani. Nel corso della riunione sono state illustrate l'attività dell'ANSV e le problematiche correlate all'attività investigativa; sono stati inoltre forniti chiarimenti sul decreto legislativo n. 18/2013. Nel corso della medesima riunione i partecipanti hanno rappresentato le problematiche più significative che incontrano nell'esercizio della loro attività, manifestando peraltro apprezzamento per alcune raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV. Dopo la riunione, i *safety manager* hanno visitato i laboratori tecnici. Analoga riunione si era tenuta in precedenza a Bari presso la società Aeroporti di Puglia (che non fa parte di Assaeroporti), alla quale ha partecipato il personale coinvolto nella *safety* degli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie.

Successivamente, dal 7 al 9 ottobre 2013, a seguito di una richiesta in tale senso avanzata sempre da Assaeroporti in collaborazione con Aeroporti di Roma (AdR), l'ANSV ha organizzato, presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, un corso base di investigazione di incidenti/inconvenienti aeronautici per i *safety manager* aeroportuali e per il personale dei gestori aeroportuali che opera nell'ambito dei rispettivi SMS (Safety Management System). Il corso, al quale ha partecipato una cinquantina di persone, ha perseguito l'obiettivo di fornire al suddetto personale le conoscenze base in materia di investigazioni aeronautiche, sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello tecnico-operativo. Il corso in questione, come emerso dai riscontri avuti dall'ANSV, è stato particolarmente apprezzato per aver realizzato un *link* diretto tra un'autorità pubblica (l'ANSV appunto) e gli operatori di prima linea.

Grazie alla formazione acquisita, il citato personale potrà così dare un contributo ancor più significativo all'attività di prevenzione e quindi alla sicurezza del volo; potrà inoltre eventualmente costituire un utile supporto in loco per l'attività dell'ANSV nel caso di incidenti/inconvenienti

aeronautici, al fine di preservare in ambito aeroportuale, nell'immediatezza dell'evento, le evidenze necessarie all'inchiesta di sicurezza, nelle more dell'arrivo del personale investigativo dell'ANSV.

Operatori del comparto elicotteristico.

Facendo seguito all'impegno assunto alla fine del 2012 nel corso di un incontro tenutosi presso la propria sede con gli operatori del comparto elicotteristico, l'ANSV ha organizzato due *Safety Workshop*, rispettivamente a Milano Malpensa il 5 novembre ed a Roma il 20 novembre 2013, presso strutture messe a disposizione dall'ENAC. Ai due incontri hanno partecipato complessivamente 90 persone, in rappresentanza della realtà elicotteristica italiana.

All'evento hanno partecipato anche rappresentanti dell'Aeronautica militare e dei reparti di volo della Polizia di Stato e del Corpo forestale dello Stato.

Nel corso dei due *Safety Workshop* sono state messe a fattor comune le esperienze acquisite ed esaminate le criticità più ricorrenti individuate dall'ANSV nell'ambito della propria attività di indagine, in un'ottica di definizione delle strategie di prevenzione.

Al fine di rendere ancora più proficuo l'incontro, l'ANSV ha coinvolto, in veste di relatori, anche rappresentanti dell'ENAC ed il rappresentante italiano dell'European Helicopter Safety Team, che hanno consentito di ampliare l'approfondimento delle problematiche del settore.

Sempre per quanto concerne il comparto elicotteristico pare opportuno segnalare la lettera di ringraziamento pervenuta all'ANSV dalla AgustaWestland SpA, per «l'impegno e la capacità organizzativa profusi nel coordinare le indagini relative ai tre casi di perdita pala rotore di coda che hanno visto coinvolte diverse Agenzie Nazionali ed Autorità Certificative.»³; la stessa lettera, nel sottolineare la grande professionalità del personale ANSV che ha svolto la suddetta attività di coordinamento, conclude formulando «i più sentiti ringraziamenti per lo sforzo profuso dall'Agenzia nell'assicurare il supporto alle indagini che la vedono coinvolta sia in qualità di Investigatore Incaricato che di Rappresentante Accreditato per lo Stato del costruttore.».

Operatori del comparto volo a vela.

Il 13 giugno 2013 l'ANSV ha ricevuto una delegazione di piloti di volo a vela dell'Aero Club Adele Orsi (ACAO) di Calcinate del Pesce, integrata da un rappresentante dell'Aero Club Volovelistico Lariano di Alzate Brianza. La delegazione era guidata dal Presidente dell'ACAO.

Al citato incontro ne è seguito un altro, sempre con l'ACAO, il 13 novembre 2013, nel corso del quale sono state esaminate congiuntamente alcune problematiche correlate alla *safety* nel volo a

³ Si tratta di tre inchieste relative ad incidenti occorsi, in circostanze simili, in Italia ed all'estero, ad elicotteri AgustaWestland AW139 nel periodo luglio 2010-agosto 2011.

vela; durante quest'ultimo incontro sono stati anche presentati dall'ANSV i dati relativi agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad alianti nel 2013.

Dall'incontro sono scaturiti interessanti spunti di riflessione per migliorare la sicurezza del volo del comparto in questione.

L'ANSV, anche nel 2013, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Essa ha inoltre continuato a partecipare a iniziative internazionali ed europee di interesse per la sicurezza del volo, dove la presenza dell'ANSV ha assicurato che l'Italia fosse coinvolta, a livello tecnico e giuridico, nelle scelte e nelle decisioni di maggior importanza, per incrementare, per quanto di competenza, i livelli di sicurezza del volo.

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione, in seno al Gruppo "Aviazione" del Consiglio UE, alle riunioni per l'esame della proposta di regolamento UE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento UE n. 996/2010 e che abroga la direttiva 2003/42/CE, il regolamento CE n. 1321/2007 della Commissione ed il regolamento CE n. 1330/2007 della Commissione. L'ANSV ha inoltre partecipato alle riunioni del Gruppo di esperti degli Stati membri incaricato della predisposizione degli annessi tecnici alla predetta proposta di regolamento UE.

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA⁴ ed a quelle dei seguenti *working group* (WG) costituiti da quest'ultimo: il WG 2 "*Inventory of best practices of investigation in Europe*"; il WG 4 "*Training of investigators*", il WG 5 "*Peer reviews*" ed il WG 6 "*Safety recommendation*". La prima riunione di quest'ultimo WG, la cui presidenza è stata affidata ad un tecnico investigatore dell'ANSV, si è tenuta il 4 giugno 2013: tra i compiti del WG 6, si segnalano, in particolare, i seguenti: la definizione delle linee guida in materia di raccomandazioni di sicurezza; il sovrintendere alla gestione della relativa banca dati europea (SRIS, Safety Recommendations Information System); l'ulteriore sviluppo del SRIS, da realizzarsi attraverso il perfezionamento della tassonomia dedicata; la promozione di un impiego armonizzato della citata banca dati da parte dei diversi Stati membri. La presidenza

⁴ Per le competenze dell'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), che rappresenta l'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile dell'Unione europea, si veda l'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010.

del WG 6 rappresenta un significativo riconoscimento all'attività dell'ANSV, in quanto le raccomandazioni di sicurezza costituiscono uno strumento fondamentale per migliorare la sicurezza del volo in ambito aviazione civile. Del WG 6 fanno parte, oltre all'ANSV, rappresentanti della Commissione europea nonché delle autorità investigative di Finlandia, Francia, Malta, Polonia, Regno Unito, Romania e Svezia.

- La partecipazione, dal 23 al 25 aprile 2013, al “*2nd International Forum on Accident Investigation*”, organizzato, a Singapore, presso l'Aviation Academy, dall'Air Accident Investigation Bureau di Singapore, con il sostegno dell'ICAO⁵, della FSF⁶, dell'ECAC⁷ e dell'ISASI⁸. Durante il Forum, al quale hanno partecipato 173 persone in rappresentanza di 44 Stati, l'ANSV, in accordo a quanto richiesto dagli stessi organizzatori, ha svolto una relazione dal titolo “*Novel role for the accredited representative: a suggestion based on recent ANSV experience*”, nel corso della quale è stata illustrata l'iniziativa promossa dalla stessa ANSV di farsi coordinatrice di alcune inchieste di sicurezza che tre autorità investigative avevano avviato a seguito degli incidenti occorsi, in circostanze simili, ad elicotteri AgustaWestland AW139 nel periodo luglio 2010-agosto 2011.
- La partecipazione, dal 21 al 22 aprile 2013, al “*39th ACC Meeting of the Group of Experts on Accident Investigation*” organizzato, a Bruxelles, dall'ECAC.
- La partecipazione di un tecnico investigatore dell'ANSV, in qualità di docente, al “*1st Training Course*” organizzato, dal 15 al 17 maggio 2013, a Farnborough (UK), presso la sede dell'UK Air Accidents Investigation Branch, dall'ENCASIA, per gli investigatori delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile della UE.
- La partecipazione di un tecnico investigatore dell'ANSV, in qualità di docente, al “*2nd Training Course*” organizzato, dal 21 al 23 ottobre 2013, a Parigi, presso la sede del BEA, dall'ENCASIA, per gli investigatori delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile della UE.

⁵ L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

⁶ La FSF (Flight Safety Foundation) è una organizzazione internazionale non-profit, il cui obiettivo consiste nel contribuire al miglioramento della sicurezza del volo a livello mondiale.

⁷ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

⁸ L'ISASI (International Society of Air Safety Investigators) è una associazione creata per promuovere la sicurezza del volo attraverso lo scambio di idee, esperienze ed informazioni derivanti dalla investigazione di incidenti aerei.

Per quanto concerne l'attività operativa, c'è da segnalare che il numero di segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo pervenute all'ANSV nel 2013 è arrivato a 3172, caratterizzandosi per una straordinaria crescita rispetto a quanto registrato nel corso degli anni precedenti. Il dato rappresenta infatti un aumento netto di circa il 31% rispetto al numero di segnalazioni pervenute nel 2012. Si ritiene che a ciò abbia principalmente contribuito l'opera di sensibilizzazione sempre più capillare che l'ANSV, nel 2013, ha saputo effettuare nei confronti degli operatori del settore, nonché delle altre istituzioni aeronautiche. All'aumento delle segnalazioni ha anche ragionevolmente contribuito l'obbligo di comunicazione degli incidenti/inconvenienti gravi contemplato dall'art. 9 del regolamento UE n. 996/2010, che ha indotto molti operatori a comunicare comunque all'ANSV qualunque evento loro accaduto e di immediato interesse sotto il profilo della *safety*.

Le inchieste di sicurezza aperte per incidente e per inconveniente grave nel 2013 si sono invece mantenute pressoché costanti, essendo risultate in totale 64 rispetto alle 61 aperte dall'ANSV nell'anno 2012.

Nel corso del 2013 l'ANSV ha completato 33 relazioni finali d'inchiesta. Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 25 raccomandazioni di sicurezza, di cui 12 indirizzate all'EASA (European Aviation Safety Agency).

Per un esame più dettagliato dell'attività istituzionale svolta dall'ANSV si rinvia comunque al “Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2013” trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri per il successivo inoltro al Parlamento, disponibile anche nel sito web dell'ANSV (www.ansv.it).

Nel corso del 2013 è stato anche elaborato uno studio su tematiche di interesse per la sicurezza del volo, le cui analisi hanno portato all'emanazione di sette raccomandazioni di sicurezza per la prevenzione del fenomeno delle penetrazioni non autorizzate negli spazi aerei controllati (UPA, Unauthorized Penetration of Airspace).

Per quanto concerne i laboratori tecnologici di cui dispone l'ANSV, nel 2013 l'attività svolta è pressoché raddoppiata rispetto a quella dell'anno precedente, favorita anche dall'elevato livello di capacità operativa raggiunta. In particolare, nel 2013 ci sono stati in Italia tre incidenti particolarmente significativi, che hanno visto coinvolti velivoli dell'aviazione commerciale, che hanno richiesto da parte dell'ANSV approfondite e prolungate sessioni di *data analysis* e di *audio analysis*.

In aggiunta, sempre nel 2013, l'autorità investigativa ungherese per la sicurezza dei trasporti (Hungarian Transportation Safety Bureau) ha chiesto l'ausilio dei laboratori dell'ANSV per

effettuare lo scarico e la decodifica dei dati di due registratori di volo provenienti da un Airbus A320 coinvolto in un evento occorso in territorio ungherese; l'ANSV ha effettuato le operazioni richieste, fornendo alla predetta autorità investigativa ungherese anche una completa analisi dei dati scaricati.

Nel 2013 l'ANSV ha anche fornito un significativo supporto all'Aeronautica militare, estraendo presso i propri laboratori i dati contenuti nel registratore di volo presente a bordo dell'Alenia Aermacchi M346 C.P. X617 incidentatosi in data 11 maggio 2013, in località Piana Crixia (SV).

2.4. Le criticità e le opportunità.

Tutti gli obiettivi programmati per il 2013 sono stati raggiunti, ancorché con grande difficoltà per la forte criticità di risorse umane e finanziarie di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

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

Nel corso del 2013 l'ANSV ha assolto al proprio mandato istituzionale, svolgendo la propria missione malgrado le criticità già citate.

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.

Come risulta da quanto rappresentato al paragrafo 2.3., è stata 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, gli obiettivi strategici per l'ANSV da conseguire alla fine del triennio di riferimento (2013-2015) del "Piano della *performance*" erano stati così definiti.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

Obiettivo strategico: malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza, riducendone il più possibile, compatibilmente con le risorse disponibili, i tempi di completamento.

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

Obiettivo strategico: malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare la partecipazione di personale qualificato dell'ANSV alle inchieste di sicurezza svolte dalle autorità investigative di altri Stati, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e comunitario 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: malgrado le criticità di organico e finanziarie, 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.

AREA STRATEGICA 4: promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.

Obiettivo strategico: malgrado le criticità di organico e finanziarie, promuovere la diffusione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo, attraverso:

- la organizzazione, senza oneri per l'ANSV, di iniziative finalizzate a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della *performance*;
- la partecipazione ad iniziative promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.

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

Obiettivo strategico: tale obiettivo strategico è strettamente correlato a quello dell'Area strategica 4 e si prefigge – malgrado le criticità di organico e finanziarie – di diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti la 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.

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 ancora avuto la possibilità di assumere i due dirigenti previsti dalla dotazione organica a causa delle vigenti disposizioni di legge in materia di contenimento della spesa pubblica, 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 2013.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2013 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 la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2007.	16 inchieste (di cui almeno quattro inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo).	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 la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2008.	Almeno 8 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.
Inchieste svolte da altri Stati relative ad incidenti/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditare investigatori ANSV in almeno il 70% delle inchieste notificate di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. 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.
Promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.	Organizzare, senza oneri per l'ANSV, almeno due iniziative, destinate agli operatori del settore, finalizzate a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della <i>performance</i> . Partecipare ad almeno il 50% delle iniziative (a cui l'ANSV sia stata invitata) promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.	1 genn.-31dic. di ogni anno. 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 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 90% di quanto prescritto dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità".	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 la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2007, l'ANSV ne ha completate 24 rispetto alle 16 prefissate dall'obiettivo operativo, di cui 5 relative al comparto dell'aviazione commerciale/lavoro aereo rispetto alle

4 prefissate. Al riguardo, pare opportuno precisare che le inchieste relative ad eventi occorsi ad aeromobili del comparto aviazione commerciale/lavoro aereo presentano un livello di complessità maggiore rispetto a quelle inerenti ad eventi occorsi ad aeromobili di altri comparti dell'aviazione civile.

2. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2008, l'ANSV ne ha completate 9 rispetto alle 8 prefissate dall'obiettivo operativo.
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 19 delle 51 inchieste che le sono state notificate. Tuttavia, escludendo dal computo complessivo (51) le notifiche relative ad inchieste inerenti eventi occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo (ad esempio, ultraleggeri), per i quali non sussiste per l'ANSV l'obbligo di svolgere una inchiesta di sicurezza, le notifiche pervenute di effettivo interesse risultano essere state 27. Conseguentemente l'ANSV si è accreditata nel 70,4% delle inchieste notificate, rispetto al 70% previsto.
4. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, è stato completato lo studio previsto dall'obiettivo operativo.
5. Per quanto concerne la promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo, l'ANSV ha conseguito i seguenti obiettivi: ha organizzato 3 iniziative per gli operatori del settore aeronautico (di cui 2 per gli operatori del comparto elicotteristico ed una per i gestori aeroportuali) rispetto alle 2 prefissate come obiettivo; ha partecipato alle 7 iniziative (100%) promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.
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 "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", 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 della opinione pubblica e dei mass media. Prendendo a riferimento la "scheda di misurazione" prevista dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità" risulta pubblicato il 96,9% delle informazioni previste.

Sempre per quanto concerne il "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", anche nel 2013 si è provveduto ad assicurare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di

specifiche notizie correlate ai profili organizzativi dell'ente, inserendole nella relativa cartella denominata "Trasparenza, valutazione e merito". In particolare è stata data pubblicità: ai *curricula* dei componenti degli Organi, del Direttore generale, dell'OIV e dei funzionari ANSV cui sia stata attribuita una indennità *ex art. 55 CCNL ENAC*, con l'indicazione dei relativi emolumenti; agli accordi conclusi con le organizzazioni sindacali; alle assenze/presenze dello stesso personale dipendente; agli incarichi di consulenza attribuiti (che per l'ANSV si limitano da tempo a quelli previsti dal d.lgs. 9 aprile 2008 n. 81 in materia di tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro).

Purtroppo non è stato invece possibile, per ragioni tecniche correlate alla struttura dell'attuale sito web istituzionale, procedere ad una migliore allocazione di alcune informazioni, al fine di renderle più agevolmente rintracciabili da parte dell'utenza. Questa problematica troverà soluzione quando, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, si procederà alla revisione integrale dello stesso sito web.

In occasione del corso base di investigazione di incidenti/inconvenienti aeronautici per i *safety manager* aeroportuali e per il personale dei gestori aeroportuali che opera nell'ambito dei rispettivi SMS (Safety Management System), citato al predetto paragrafo 2.3., l'ANSV ha anche organizzato la giornata della trasparenza.

In tema di standard di qualità dei servizi, l'ANSV ha ripetutamente e formalmente rappresentato alla CIVIT (oggi ANAC) 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. Si confida che l'ANAC ne prenda atto.

Nello svolgimento delle inchieste di competenza l'ANSV è tenuta alla puntuale applicazione di quanto previsto dalla normativa internazionale e comunitaria 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

Nel 2013, per quanto riguarda le entrate, le risorse finanziarie dell'ANSV sono state pari circa a 3,547 milioni di euro, costituite pressoché interamente dai trasferimenti correnti dallo Stato. Il trasferimento complessivo a favore dell'ANSV è risultato ammontare ad euro 3.495.161, di cui, euro 3.295.902 per spese obbligatorie ed euro 199.259 a titolo di spese di funzionamento. Il residuale ammontare delle entrate correnti di euro 52.108,31 è derivato da rimborsi e recuperi spettanti all'ANSV in conto 2013. A fronte delle suddette entrate, le spese impegnate sono state per complessivi 3,714 milioni di euro, di cui 3,369 milioni per spese correnti e 345 mila euro per spese in conto capitale, determinando così un disavanzo di gestione, a fine esercizio, di 167 mila euro (che rappresenta il prelievo dall'avanzo di amministrazione, al quale si è reso necessario fare ricorso per pareggiare il bilancio).

Pare opportuno evidenziare 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 (avanzo d'amministrazione 2013: 5.146.880,40 euro), 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.

Al riguardo si segnala che quanto disposto dall'art. 15, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 98/2011, non può trovare applicazione nel caso dell'ANSV, in quanto, in sede di chiarimenti applicativi della norma *de qua*, la circolare n. 33 del 28.12.2011 del Ministero dell'economia e della finanze-Dipartimento della ragioneria generale dello Stato ha precisato quanto segue: «*[omissis]* si ritiene che la norma in rassegna sia finalizzata al commissariamento degli enti che presentano una situazione di reale squilibrio finanziario *[omissis]*. In tale ottica va osservato che la presenza di un disavanzo di competenza per due esercizi consecutivi non è sintomo di per sé di squilibrio finanziario della gestione e non comporta l'automatica applicazione della norma in esame, qualora l'ente abbia raggiunto il pareggio di bilancio utilizzando quote di avanzo di amministrazione già effettivamente realizzato e disponibile.».

Tuttavia, è del tutto evidente come il trend finanziario a medio-breve termine sia assolutamente negativo per via, soprattutto, della progressiva diminuzione dei trasferimenti dallo Stato, passati dai 5.164.568 euro del 2001 ai 3.495.161 euro del 2013.

Va ricordato che l'ANSV non dispone di altre fonti di provento, diversamente da altri soggetti istituzionali aeronautici. Ad oggi, è possibile assicurare la copertura finanziaria del complesso delle uscite solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico: tale riserva, tuttavia, rappresenta una risorsa limitata.

Sempre relativamente alla gestione finanziaria pare opportuno segnalare quanto segue. Pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore, è bene evidenziare che le diverse misure previste dalla vigente normativa pongono dei limiti che risultano particolarmente gravosi per l'ANSV e denotano l'incapacità – a livello governativo e parlamentare – di effettuare delle scelte mirate che salvaguardino l'esigenza di assicurare una sempre più efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, a tutela della pubblica incolumità. In particolare, nella pressoché totalità dei casi si tratta, infatti, di tagli lineari che prendono a riferimento la spesa sostenuta negli esercizi passati, assolutamente non significativi in termini gestionali per l'ANSV stessa.

Alla luce di quanto rappresentato, si impone la improcrastinabile necessità di ridefinire l'ammontare dei finanziamenti attribuiti all'ANSV, nonché di eliminare alcuni tetti di spesa previsti per specifici capitoli di bilancio, alla luce del fatto che alcune tipologie di spesa, per l'ANSV, sono obbligatoriamente previste dall'ordinamento internazionale e UE relativo alle inchieste di sicurezza.

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.

SEZIONE 6

IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.

La Relazione è stata redatta dall'organo di indirizzo politico-amministrativo ed adottata dal Collegio dell'ANSV nel mese di settembre 2014.

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 2013”, approvato dal Collegio nel mese di marzo 2014;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2013 approvato dal Collegio nel mese di aprile 2014;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale nella propria relazione sul raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2013.

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:

- 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, derivante dalla impossibilità di procedere alla relativa assunzione per i limiti imposti dalla normativa vigente in materia di contenimento della spesa pubblica;
- criticità delle risorse finanziarie; la stessa Corte dei conti, come già rappresentato nel paragrafo 2.1., ha evidenziato che la progressiva sensibile riduzione degli stanziamenti ordinari di bilancio da parte dello Stato a favore dell'ANSV opera in controtendenza rispetto ad un contesto di sempre maggiore sviluppo dei trasporti aerei, che imporrebbe invece incisivi investimenti da parte degli Stati a salvaguardia della sicurezza del volo;
- 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
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza, riducendone il più possibile, compatibilmente con le risorse disponibili, i tempi di completamento.		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2007.	16 inchieste (di cui almeno 4 inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo).	24 inchieste (di cui 5 inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo).	100%	Obiettivo superato (150%).
		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2008	Almeno 8 inchieste.	9 inchieste.	100%	Obiettivo superato (112.5%).
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare la partecipazione di personale qualificato dell'ANSV alle inchieste di sicurezza svolte dalle autorità investigative di altri Stati, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e comunitario 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 70% delle inchieste notificate. (Totale inchieste notificate 51, di cui solo 27 di effettivo interesse).	19 inchieste.	70,4%	Obiettivo raggiunto.
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, 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.
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, promuovere la diffusione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo, attraverso: a) la organizzazione, senza oneri per l'ANSV, di iniziative finalizzate a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della <i>performance</i> ; b) la partecipazione ad iniziative promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.		Tutte	Promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.	Organizzare, senza oneri per l'ANSV, almeno due iniziative, destinate agli operatori del settore, finalizzate a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della <i>performance</i> .	3 iniziative.	100%	Obiettivo superato (150%).
				Partecipare ad almeno il 50% delle iniziative (a cui l'ANSV sia stata invitata) promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile. (Totale iniziative promosse da terzi 7)	7 iniziative.	100%	Obiettivo superato (200%).
Malgrado le criticità di organico e finanziarie – diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti la 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 90% di quanto prescritto dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità".	ANSV ha ottemperato a 31 item su 32 con riferimento alla "Scheda rilevazione pubblicazioni previste dal programma triennale per la trasparenza", per l'anno 2013	96,9%	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	24.6.2014		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
Piano della <i>performance</i> 2014-2016	24.6.2014	24.6.2014		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2012-2014	31.5.2012	14.6.2012		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
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 delle tre opzioni)		
		Mese e anno (mm/aaaa)	Valutazione ancora in corso (S/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	08/2014	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 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				30%	n.a.	30%	40%

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

Distribuzione del personale per classi di punteggio finale

	Personale per classi di punteggio finale (valore assoluto)		
	100%-90%	89%-60%	Inferiore al 60%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	19	3	0

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.