

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2016
DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO
(art. 10, comma 1, lettera *b*, d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150)**

STRUTTURA DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

1. Presentazione	3
2. Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e gli altri <i>stakeholder</i> esterni.....	6
2.1. Il contesto esterno di riferimento.....	6
2.2. L'ANSV.....	7
2.3. I risultati raggiunti.....	9
2.4. Le criticità e le opportunità.....	12
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	13
3.1. Albero della <i>performance</i>	13
3.2. Obiettivi strategici.....	13
3.3. Obiettivi e piani operativi	14
3.4. Obiettivi individuali	18
4. Risorse, efficienza ed economicità	19
5. Pari opportunità e bilancio di genere	20
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	21
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	21
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo della <i>performance</i>	21
Allegati	22

SEZIONE 1 PRESENTAZIONE

La “Relazione sulla *performance*” (di seguito “Relazione”), prevista dall’art. 10, comma 1, lettera *b*, del d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150, costituisce lo strumento mediante il quale vengono illustrati i risultati ottenuti dall’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) nel corso del 2016. 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 2016*” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Il 2016, al pari del 2015, è stato un anno complesso per l’ANSV, perché il numero degli investigatori in servizio continua ad essere fortemente inadeguato per l’assolvimento dei compiti di istituto.

Al fine di poter gestire la criticità di risorse umane nell’area investigativa ed evitare di vanificare tutti gli sforzi e gli investimenti fatti in questi anni per dare all’Italia una accreditata autorità investigativa a livello internazionale e UE, l’ANSV – nelle more dell’ottenimento delle deroghe normative in materia di *turnover* e delle autorizzazioni necessarie per poter bandire un concorso pubblico per l’assunzione di tecnici investigatori – aveva concluso, il 29 aprile 2014, un protocollo d’intesa con l’Aeronautica militare, che prevede, tra l’altro, la possibilità di avvalersi di personale della citata Forza armata, in posizione di comando presso l’ANSV per un limitato periodo di tempo, da impiegare nell’area investigativa.

In virtù del testé citato accordo e dopo che l’ANSV aveva ottenuto dal Ministero dell’economia e delle finanze il nulla osta di competenza per le relative operazioni di bilancio, hanno preso servizio, nel 2015, in posizione di comando, per un periodo di tre anni, 5 unità di personale militare (tutti Ufficiali): 4 unità hanno preso servizio il 13 febbraio, 1 unità il 20 agosto.

Conseguentemente, alla data della presente Relazione, l’ANSV può contare su 2 tecnici investigatori in organico a tempo indeterminato (su una dotazione organica che ne prevede complessivamente 12) e su 5 unità di personale dell’Aeronautica militare in comando presso la stessa ANSV operanti con la qualifica di tecnici investigatori.

La predetta situazione, ancorché migliorata rispetto al passato (sia pure provvisoriamente, non essendo il personale militare stabilmente inserito nell’organico dell’ANSV), continua tuttavia a non consentire la copertura di tutti i turni di reperibilità come per il passato, essendo necessario assicurare il rispetto dei periodi di riposo contemplati dalla normativa vigente.

Proprio per ridurre la criticità di organico nell'area investigativa, l'ANSV si è ripetutamente attivata presso le competenti Amministrazioni dello Stato per poter procedere, mediante concorso pubblico, al reclutamento di unità di personale da impiegare come tecnici investigatori. Purtroppo, la normativa in materia di *turnover* non consente all'ANSV di sostituire tutto il personale cessato a vario titolo dal servizio e quindi di reintegrare e completare la dotazione organica relativa ai tecnici investigatori. Ciò non di meno, proprio a seguito delle iniziative assunte, l'ANSV è stata autorizzata, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 dicembre 2015, ad avviare, nel triennio 2015-2017, procedure per il reclutamento di un funzionario tecnico investigatore. Al riguardo, va precisato che, all'inizio dell'anno 2017, l'ANSV ha inoltrato una richiesta alla Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento della funzione pubblica per poter elevare il numero dei posti messi a concorso per funzionari tecnici investigatori da uno a due, di cui uno a tempo pieno e l'altro con rapporto di lavoro a tempo parziale al 90% (tale percentuale è da porre in relazione alla risorse economiche disponibili derivanti dalle cessazioni dal servizio verificatesi negli anni 2015 e 2016). Tale richiesta è stata accolta con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 aprile 2017.

Resta comunque valido quanto già sottolineato nei Rapporti informativi pubblicati annualmente dall'ANSV, cioè la necessità di pervenire ad una rapida normalizzazione della situazione della stessa ANSV, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente in materia di blocco del *turnover*;
- 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.

Non va infatti dimenticato che secondo il legislatore dell'Unione europea «Le autorità investigative per la sicurezza [in Italia appunto l'ANSV] 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.» (*considerando* n. 15 del regolamento UE n. 996/2010).

Conseguentemente, sempre secondo lo stesso 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 medesimo regolamento UE n. 996/2010).

Da evidenziare, infine, che l'attività dell'ANSV è soggetta al costante monitoraggio da parte dell'ICAO¹ e dell'ENCASIA² attraverso periodiche verifiche (*audit* ICAO e *peer review* ENCASIA).

Il Commissario straordinario
(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 2016, per i due seguenti aspetti:

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

Nel 2016, dei tre comparti di interesse (aviazione commerciale, lavoro aereo ed aviazione turistico-sportiva), uno, in particolare (quello dell’aviazione turistico-sportiva), ha estesamente impegnato l’ANSV: quest’ultimo si conferma, anche nel 2016, come un settore ad elevata criticità sotto il profilo della sicurezza del volo, come dimostra il fatto che la maggior parte 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 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 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 2016 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, come già detto, molto complesso l’assolvimento dei delicati compiti di istituto e quindi il conseguimento degli obiettivi programmati, ancorché l’ingresso del personale militare in comando abbia temporaneamente attenuato la situazione di criticità.

2.2. L'ANSV.

A fronte di un ruolo viepiù crescente nel panorama nazionale e 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 2016 erano però soltanto 18. In particolare, per quanto concerne i tecnici investigatori in servizio si rimanda alle considerazioni ed ai dati forniti in precedenza. 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, altresì, che l'ANSV non dispone, per ragioni estranee alla sua volontà, neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

La criticità di organico nell'area investigativa, ancorché temporaneamente attenuata dalla presa di servizio del personale militare in comando, sta comunque continuando ad incidere sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello dell'allungamento dei tempi di chiusura delle inchieste di sicurezza. Purtroppo, soltanto un limitato numero di inchieste di sicurezza viene completato nel termine (ordinatorio) auspicato dalla vigente normativa in materia. Inoltre, la cessazione dal servizio di diversi tecnici investigatori (prevalentemente per il raggiungimento dei limiti di età previsti per legge) ha inevitabilmente comportato la riassegnazione delle rispettive inchieste ai tecnici investigatori in servizio, con conseguente ulteriore allungamento dei tempi di chiusura delle stesse.

Al riguardo, va ricordato che il personale tecnico investigativo in servizio presso l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- completare le inchieste di sicurezza avviate, predisponendo le relative relazioni finali;
- procedere all'acquisizione delle evidenze necessarie al regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di nuova assegnazione;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi segnalati, al fine di procedere alla puntuale classificazione degli stessi e verificare l'eventuale sussistenza dei presupposti di legge per procedere alla formale apertura di una inchiesta di sicurezza; molti di tali approfondimenti, pur non dando successivamente luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano comunque aspetti di interesse a fini di prevenzione e possono

costituire la premessa, come già precisato, per lo svolgimento, da parte dell'ANSV, di una specifica attività di studio;

- partecipare, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e dell'Unione europea, alle inchieste di sicurezza che coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali relativi alle tematiche attinenti l'attività istituzionale.

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

- BEA (Francia): 46 investigatori a tempo pieno, più circa 150 *field investigator* di supporto per incidenti che abbiano coinvolto aeromobili dell'aviazione generale.
- BFU (Germania): 18 investigatori a tempo pieno, più 65 investigatori *part-time/freelance*, che intervengono, a richiesta dello stesso BFU, per eventi in cui siano stati coinvolti aeromobili dell'aviazione generale di massa massima al decollo inferiore ai 2000 chilogrammi.
- UK AAIB (Regno Unito): 35 investigatori a tempo pieno.

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

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

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area tecnica-economica-amministrativa del personale presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità

delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti³.

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 2016, si è attivata per mantenere positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico. 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 2016”*.

L'ANSV, anche nel 2016, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Ancorché in criticità di organico, l'ANSV 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, nuovamente, al citato *“Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia – Anno 2016”*.

Si segnala, infine, in questa sede, che, nell'ottobre 2016, l'ENCASIA ha attivato – sulla base di un programma pluriennale, condiviso da tutte le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile della UE direttamente interessate – una procedura di *peer review*, che ha coinvolto l'ANSV e alcune autorità investigative straniere.

Tale procedura persegue, in particolare, i seguenti obiettivi: «1. Assisting individual European SIA's in establishing a capability for the investigation of civil aviation accidents and serious incidents. – 2. Verifying that investigations are conducted by a permanent national SIA in an effective and independent manner. – 3. Spreading best practice across SIA's and the harmonization of practices where multiple SIA are involved. – 4. Helping States to meet the requirements of Regulation (EU) No 996/2010.».

Al riguardo, l'ANSV ha valutato molto positivamente l'esperienza del *peer review*, perché le ha dato la possibilità di verificare, tramite il diretto confronto con i rappresentanti di altre autorità investigative costituenti il *Panel* del *peer review*, i processi e le procedure in essere per lo svolgimento

³ È opportuno evidenziare che l'attività delle pubbliche amministrazioni è oggi ampiamente assorbita dall'assolvimento degli obblighi burocratici in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione, a discapito, soprattutto per enti di ridotte dimensioni, del regolare assolvimento dei compiti di istituto.

della propria attività investigativa. Al termine della procedura in questione, i componenti del *Panel*, pur prendendo negativamente atto della criticità di organico in cui versa l'area investigativa dell'ANSV, hanno tuttavia rilevato che:

- i processi di indagine dell'ANSV sono in linea con quelli previsti dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale;
- l'ANSV si è dotata di procedure efficaci e documentate per la gestione delle raccomandazioni di sicurezza, in linea con gli indirizzi del WG 6⁴ dell'ENCASIA;
- l'ANSV dispone, presso la propria sede, di buone infrastrutture, comprensive di un laboratorio tecnologico FDR/CVR⁵, di una sala insonorizzata per l'ascolto delle registrazioni del CVR e di una sala dedicata alle interviste delle persone coinvolte in un incidente aereo.

Gli stessi componenti del *Panel* del *peer review* hanno inoltre identificato, come esempi di “*Good/Best Practice*” in essere presso l'ANSV, le seguenti.

- L'ANSV ha idonee procedure per garantire la riservatezza ed evitare la divulgazione del contenuto dei CVR e di altre registrazioni utili alle inchieste di sicurezza (ad esempio, quelle del controllo del traffico aereo).
- L'ANSV si è dotata di documentate linee guida per la gestione della comunicazione istituzionale nel caso di *Major Accident*.
- I preposti all'Ufficio affari legali e contenzioso e all'Ufficio stampa e comunicazione istituzionale hanno frequentato un corso di “*basic accident investigation*”, della durata di due mesi, finalizzato all'acquisizione di nozioni basilari in tema di investigazioni aeronautiche.
- L'ANSV organizza incontri con i giornalisti per fornire informazioni sulla propria attività e sui propri laboratori.

Per quanto concerne gli aspetti operativi, gli eventi aeronautici considerati di interesse per la sicurezza del volo e classificati dall'ANSV nel corso dell'anno 2016 sono stati 2469: tale numero comprende sia le segnalazioni relative ad eventi occorsi in Italia (a prescindere dalla nazionalità dell'aeromobile), sia quelle relative ad eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (immatricolati in Italia, progettati/costruiti in Italia, eserciti da operatori italiani).

⁴ Il WG 6 “Safety recommendation” ha, in particolare, i seguenti compiti: 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.

⁵ FDR: Flight Data Recorder, registratore dei dati di volo. CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio.

La contrazione del numero di eventi del 2016 rispetto a quello del 2015 (3553) è principalmente riconducibile ad una revisione, avviata proprio nel 2016, dei criteri con i quali l'ANSV sta prendendo in considerazione, ai fini della propria attività di istituto, gli eventi che le vengono segnalati: ad esempio, facendo riferimento alle segnalazioni di *birdstrike*, l'ANSV ha ritenuto opportuno considerare di interesse, ai fini delle valutazioni di propria competenza, soltanto quelle che abbiano effettivamente prodotto dei danni agli aeromobili.

A fronte delle citate 2469 segnalazioni prese in considerazione dall'ANSV, 43 hanno comportato l'apertura di inchieste di sicurezza, essendo stati i relativi eventi classificati come incidenti o come inconvenienti gravi: il dato conferma la diminuzione costante del numero di inchieste aperte dall'ANSV negli ultimi 10 anni e si spiega anche con l'adozione di criteri diversi per la valutazione degli eventi occorsi, in particolar modo per quanto concerne gli inconvenienti gravi (*serious incident*). Tali criteri sono coerenti con le linee guida condivise in sede ENCASIA.

L'ANSV ha inoltre accreditato propri investigatori in 22 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale.

Nel corso del 2016 l'ANSV ha completato 19 relazioni finali d'inchiesta.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 14 raccomandazioni di sicurezza relative a criticità rilevate nel settore aeronautico, 7 delle quali di rilevanza internazionale.

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 2016*”.

Relativamente ai laboratori tecnologici di cui dispone l'ANSV, il cui livello di capacità operativa è mantenuto costantemente allo stato dell'arte, c'è da segnalare che il numero complessivo delle attività di *download* ed analisi svolte nel 2016 è stato leggermente inferiore a quello del 2015, ma nel contempo si è registrato un aumento delle attività effettuate su QAR⁶. In particolare, i registratori di volo analizzati nel 2016 dai laboratori dell'ANSV sono stati i seguenti: 5 apparati FDR; 5 apparati CVR; 4 *set* dati provenienti da QAR; un apparato combinato FDR/CVR danneggiato (attività iniziata nel 2015 e terminata nel 2016).

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

⁶ QAR: Quick Access Recorder, registratore dei dati di volo utilizzato prioritariamente dalla manutenzione.

volo. Nel 2016 sono stati analizzati dall'ANSV i seguenti apparati: 3 GNSS; 1 unità di gestione *multi-warning* e navigazione GNSS in condizioni di danneggiamento.

La decodifica delle unità avioniche non protette rappresenta un punto importante dell'attività dell'ANSV, consentendo infatti di acquisire dati utili alle ricostruzioni delle fasi di volo antecedenti l'evento per tutti gli aeromobili non dotati di registratori di volo, ma comunque equipaggiati con unità in grado di registrare (ad esempio, aeromobili del comparto aviazione turistico-sportiva). I dati estratti dagli apparati in questione si rilevano particolarmente utili nell'ambito delle inchieste relative agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione generale. L'attività di scarico dei dati dalle predette unità avioniche (peraltro di tipologia molto eterogenea) è spesso complessa, perché, diversamente da quanto accade per lo scarico dei dati da FDR/CVR, non esistono specifici *tool kit*, né procedure di recupero dati codificate.

Nell'ambito dell'investigazione del fattore tecnico è spesso determinante poter accertare la natura di un fenomeno di danneggiamento. Nel 2016 sono stati sottoposti ad analisi i seguenti componenti meccanici: un attuatore gamba carrello anteriore; una gamba carrello; due ruote carrello anteriore; una valvola motore alternativo; un meccanismo di azionamento aerofreni; una biella di motore alternativo.

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 2016”*.

2.4. Le criticità e le opportunità.

Tutti gli obiettivi programmati per il 2016 sono stati raggiunti, ancorché con difficoltà per la forte criticità di risorse umane di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

MANDATO ISTITUZIONALE		
Desunto 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.
AREA STRATEGICA 4		AREA STRATEGICA 5
Laboratori tecnologici.		Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV a fini di prevenzione.

Nel corso del 2016 l'ANSV ha assolto al proprio mandato istituzionale, come già precisato, con difficoltà per la forte criticità di risorse umane di cui soffre.

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

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

3.2. Obiettivi strategici.

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

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

Ciò premesso, gli obiettivi strategici per l'ANSV da conseguire alla fine del triennio di riferimento (2016-2018) del "Piano della *performance*" erano stati così definiti.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

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

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

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, 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: compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, 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: laboratori tecnologici.

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

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

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, 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.

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 2016.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2016 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.	12 inchieste, dando priorità a quelle inerenti il comparto dell'aviazione commerciale/lavoro aereo.	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditare investigatori ANSV in almeno il 40% delle inchieste notificate di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano (apparecchi per il volo da diporto o sportivo esclusi).	1 genn.-31 dic. 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.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Aggiornamento dei laboratori tecnologici.	Assicurare almeno il 30% del programma di aggiornamento/potenziamento dei laboratori.	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV al fine di rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico.	Assicurare in maniera continua e regolare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di almeno il 95% di quanto prescritto dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità".	1 genn.-31 dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.

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

1. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ne ha completate 19 a fronte delle 12 programmate (in questo ambito è stata data priorità alle inchieste inerenti al comparto dell'aviazione commerciale/lavoro aereo).
2. In ordine all'accreditamento di propri investigatori in inchieste di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano, l'ANSV ha accreditato propri investigatori in 22 inchieste su 66 che le sono state notificate. Tuttavia, escludendo dal computo complessivo le notifiche relative ad inchieste inerenti ad eventi occorsi ad aeromobili 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 46. Conseguentemente l'ANSV si è accreditata nel 47,8% delle inchieste notificate (in particolare, ha ritenuto opportuno accreditarsi soltanto nelle inchieste ritenute di maggior interesse in un'ottica di prevenzione), rispetto al 40% previsto.
3. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, è stato completato lo studio previsto dall'obiettivo operativo, concernente le linee programmatiche per l'attività d'inchiesta.
4. Per quanto concerne i laboratori tecnologici, il programma di aggiornamento/potenziamento degli stessi è stato realizzato per il 63%.
5. 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 100% delle informazioni previste.

Sempre per quanto concerne il "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", anche nel 2016 si è provveduto ad assicurare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di specifiche notizie correlate ai profili organizzativi dell'ente. Da segnalare, 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 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*.

Il Regolamento per il trattamento delle segnalazioni volontarie (attuativo del d.lgs. 2 maggio 2006 n. 213) è pubblicato nella cartella denominata “Sistema di segnalazione volontaria”. Tale Regolamento è in via di rivisitazione.

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.

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

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

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

3.4. Obiettivi individuali.

Tutte le unità di personale hanno conseguito l'obiettivo individuale loro assegnato, come verificato dal Direttore generale. Le differenti valutazioni sono state condivise con il personale stesso.

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2016 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.449.750 euro, in lieve flessione sul 2015 (4.466.318 euro), rispetto ai 5.164.568 euro del 2011.

Nel 2017 l'entità del trasferimento dallo Stato dovrebbe aggirarsi sui 4.442.000 euro.

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

Pare opportuno evidenziare che l'ANSV – come documentato dalle relazioni della Corte dei conti – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti dallo Stato, 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 2016: 5.763.555), 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.

SEZIONE 6

IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.

A seguito della scadenza del mandato degli organi dell'ANSV, la Relazione è stata redatta ed adottata dal Commissario straordinario dell'ANSV nel mese di maggio 2017.

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 2016”, approvato dal Commissario straordinario nel mese di marzo 2016;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2016 approvato dal Commissario straordinario nel mese di aprile 2016;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2016.

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

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

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

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

ALLEGATI

Tabella obiettivi strategici

Descrizione obiettivo	Ambito obiettivo	Risorse finanz.	Indicatori	Target	Valore consuntivo indicatori	Grado di raggiungimento obiettivo (valore compreso tra 0 e 100%)	Note
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza.		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza.	12 inchieste.	19 inchieste.	158,3%	Obiettivo superato.
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, 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 inchieste notificate 66, di cui solo 46 di effettivo interesse)	22 inchieste.	47,8%	Obiettivo superato.
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, sviluppare l'approfondimento di particolari tematiche di interesse per la sicurezza del volo, non necessariamente correlate a specifiche inchieste di sicurezza ed eventualmente suggerite dall'analisi delle segnalazioni volontarie.		Tutte	Attività di studio e di indagine.	Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo.	1 studio.	100%	Obiettivo raggiunto.
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare nell'aggiornamento dei laboratori tecnologici dell'ANSV, assicurando gli investimenti più urgenti per assicurare lo stato dell'arte.		Tutte	Aggiornamento dei laboratori.	Assicurare almeno il 30% del programma di aggiornamento e potenziamento dei laboratori. (Totale punti del programma 11)	7	63%	Obiettivo superato.
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, 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 "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità".	ANSV ha ottemperato a 33 punti su 33 con riferimento alla Scheda rilevazione pubblicazioni previste dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", anno 2016.	100%	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 "Amministrazione trasparente"
Piano della <i>performance</i> 2017-2019	28.2.2017	1.3.2017		www.ansv.it, cartella "Amministrazione trasparente"
Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2017-2019, con Sezione trasparenza	30.1.2017	31.1.2017		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 delle tre opzioni)		
		Mese e anno (mm/aaaa)	Valutazione ancora in corso (SI/NO)	50%-100%	1%-49%	0%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.					
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.					
Non dirigenti	22		NO	X		
Direttore generale	1		NO	X		

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

Peso (%) dei criteri di valutazione

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

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

Distribuzione del personale per classi di punteggio finale

	Personale per classi di punteggio finale (valore assoluto)		
	100%-90%	89%-60%	Inferiore al 60%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	22	0	0
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.