

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2017
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.....	14
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	15
3.1. Albero della <i>performance</i>	15
3.2. Obiettivi strategici.....	15
3.3. Obiettivi e piani operativi	16
3.4. Obiettivi individuali	20
4. Risorse, efficienza ed economicità	21
5. Pari opportunità e bilancio di genere	22
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	23
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	23
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo della <i>performance</i>	23
Allegati	24

SEZIONE 1 PRESENTAZIONE

La “Relazione sulla *performance*” (di seguito “Relazione”), prevista dall’art. 10, comma 1, lettera *b*, del d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150, costituisce lo strumento mediante il quale vengono illustrati i risultati ottenuti dall’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) nel corso del 2017. 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 2017*” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Anche il 2017 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.

Alla fine del 2017 erano in via di perfezionamento gli atti con cui è stato disposto il rinnovo del comando, presso l’ANSV, del predetto personale dell’Aeronautica militare.

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.

Soltanto di recente, accogliendo in minima parte le richieste dell'ANSV e sulla base della normativa vigente (quindi senza l'adozione di provvedimenti legislativi *ad hoc*, che, alla luce della situazione rappresentata, invece si imporrebbero), l'ANSV è stata autorizzata, dopo aver esperito, con esito negativo, le previste procedure di mobilità, ad indire un concorso pubblico per la copertura di n. 2 posti di funzionario tecnico investigatore, con rapporto di lavoro a tempo indeterminato.

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;
- 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 anche attraverso periodiche verifiche (*audit* ICAO e *peer review* ENCASIA).

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

¹ L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

² L'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities), di cui fa parte di diritto anche l'ANSV, è l'organismo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile della UE, istituito dall'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010, al quale si rimanda per le competenze di tale organismo.

SEZIONE 2

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

2.1. Il contesto esterno di riferimento.

Come precisato nel “Piano della *performance*”, il principale comparto di riferimento dell’azione dell’ANSV è quello aeronautico, che si è caratterizzato, anche nel 2017, per i due seguenti aspetti:

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

Nel 2017, 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 2017, 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.

Un’altra area che ha fatto registrare una serie di eventi significativi (compreso un incidente nel quale sono decedute 6 persone), impegnando estesamente l’ANSV sotto il profilo della prevenzione, è stata quella HEMS (Helicopter Emergency Medical Service, servizio medico di emergenza con elicotteri), di primario interesse per la collettività.

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 pure con l’autorità giudiziaria (al fine di assicurare il necessario coordinamento tra l’inchiesta di sicurezza e quella di competenza di quest’ultima) e con i familiari delle vittime.

Anche nel 2017 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".

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 personale³. Da segnalare, inoltre, che l'ANSV non dispone, per ragioni estranee alla sua volontà, neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio alla fine del 2017 erano però unicamente 16. Delle citate 16 unità di personale, soltanto due erano investigatori (su una dotazione organica che ne prevede complessivamente, come già detto, 12), a cui vanno aggiunte le 5 unità di personale dell'Aeronautica militare in comando presso la stessa ANSV operanti con la qualifica di investigatori.

La criticità di organico nell'area investigativa, ancorché temporaneamente attenuata dalla presa di servizio del personale militare in comando, sta comunque continuando ad incidere sull'operatività dell'ente sotto molteplici aspetti, ivi compreso quello della tempistica di chiusura delle inchieste di sicurezza. 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 dalla

³ Nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, 4^a Serie speciale, Concorsi ed esami, n. 59 del 4 agosto 2017, è stato pubblicato l'avviso con il quale si rende noto che l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, al fine di assicurare il rispetto della quota d'obbligo prevista dalla legge 12 marzo 1999 n. 68, ha chiesto avviamento numerico a selezione di un soggetto iscritto nelle liste di collocamento gestite dalla Città metropolitana di Roma Capitale, Servizio inserimento lavorativo disabili (SILD), da inquadrare nell'area tecnica, economica e amministrativa, categoria Operatori, posizione economica A1, del CCNL del personale non dirigente dell'ENAC 1998-2001, con contratto di lavoro a tempo pieno e indeterminato.

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 indicativamente 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 consistenti⁴.

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 2017, si è attivata per mantenere positivi rapporti di collaborazione con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico. Contestualmente, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile. Inoltre, ancorché in criticità di organico, ha comunque cercato di presenziare alle iniziative europee ed internazionali di maggior interesse per la sicurezza del volo, al fine di assicurare un presidio, in rappresentanza dell'Italia, per fornire, laddove utile e per quanto di competenza, un contributo al miglioramento della stessa sicurezza del volo.

Per maggiori informazioni in merito si rinvia al citato *“Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia – Anno 2017”*.

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 2017 sono stati 1919 (di cui 92 relativi ad eventi in cui siano stati coinvolti, a vario titolo, apparecchi per il volo da diporto o sportivo⁵): tale numero comprende sia le segnalazioni relative ad eventi occorsi in Italia (a prescindere dalla nazionalità dell'aeromobile), sia quelle relative ad eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (immatricolati in Italia, progettati/costruiti da società italiane, eserciti da operatori italiani).

⁴ 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.

⁵ Sono apparecchi per il volo da diporto o sportivo quelli aventi le caratteristiche tecniche contemplate dall'allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106; con essi viene svolta attività di volo per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro.

A fronte delle citate 1919 segnalazioni prese in considerazione, 48 hanno comportato l'apertura di inchieste di sicurezza, essendo stati i relativi eventi classificati come incidenti o come inconvenienti gravi.

Da segnalare che nel 2017, per la prima volta da quando è entrato in vigore il citato regolamento UE n. 996/2010, l'ANSV ha aperto due inchieste di sicurezza per altrettanti incidenti occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo (VDS).

L'ANSV ha inoltre accreditato propri investigatori in 40 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di incidenti (24) e inconvenienti gravi (16) occorsi, all'estero, ad aeromobili di interesse nazionale⁶.

In merito alle 48 inchieste aperte dall'ANSV nel 2017 (36 incidenti e 12 inconvenienti gravi)⁷, le stesse hanno riguardato diverse tipologie di aeromobili:

- 30 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (21 incidenti e 9 inconvenienti gravi);
- 8 inchieste riguardano eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri (5 incidenti e 3 inconvenienti gravi);
- 10 inchieste riguardano incidenti in cui sono stati coinvolti alianti.

Sempre con riferimento alle segnalazioni di eventi pervenute all'ANSV, pare anche opportuno evidenziare che 150 di tali eventi sono stati classificati come "MAJ" (*Major Incident*), con conseguente apertura di un fascicolo finalizzato all'acquisizione di maggiori informazioni, strumentali a verificare l'eventuale esistenza dei presupposti di legge per l'apertura di una inchiesta di sicurezza. Come prassi consolidata nel tempo, l'ANSV, in presenza di eventi la cui classificazione appaia, da una prima analisi, dubbia, ritiene opportuno acquisire maggiori informazioni sull'evento stesso, per evitare l'apertura di inchieste di sicurezza laddove non sussistano effettivamente i presupposti di legge. Ciò anche allo scopo di assicurare una gestione ottimale delle risorse di cui l'ANSV dispone. Una volta acquisite le informazioni richieste (che, in taluni casi e per la stessa natura delle informazioni richieste, possono pervenire all'ANSV in maniera anche sensibilmente differita nel tempo rispetto all'accadimento dell'evento), l'ANSV effettua l'analisi delle stesse e valuta la sussistenza o meno dei presupposti di legge necessari per procedere alla classificazione dell'evento come incidente o come inconveniente grave; in assenza di tali presupposti, l'evento sarà archiviato, ancorché lo stesso rimanga tracciabile dall'ANSV per successive eventuali finalità di prevenzione.

⁶ Si tratta di aeromobili di immatricolazione o progettazione/costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani.

⁷ Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 32 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, che hanno visto coinvolte eterogenee tipologie di aeromobili (ad esempio, aeromobili storici, aeromobili autocostituiti, apparecchi per il volo da diporto o sportivo), l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, in linea con quanto previsto dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

L'approfondimento degli eventi in questione è effettuato dagli investigatori dell'ANSV, che, al riguardo, predispongono, di massima, per singolo evento, una apposita nota, finalizzata a fornire tutti gli elementi necessari per l'adozione, in seno alla stessa ANSV, delle decisioni sulla classificazione finale degli eventi stessi.

Per 114 dei citati 150 eventi classificati e presi in considerazione come "MAJ", il processo di acquisizione delle informazioni si è concluso nel corso dello stesso 2017.

Nel corso del 2017 l'ANSV ha completato 33 relazioni finali d'inchiesta, di cui una decina relativa ad eventi occorsi nel 2016 e 4 ad eventi occorsi nello stesso 2017. Tale positivo risultato è dipeso anche dalle Linee programmatiche in materia di inchieste di sicurezza adottate dall'ANSV, che si stanno confermando un importante strumento per la riduzione delle tempistiche di chiusura delle inchieste e dell'arretrato.

Nello stesso anno, l'ANSV ha emanato – a fini di prevenzione – 13 raccomandazioni di sicurezza, di cui due correlate all'attività di studio su specifiche tematiche concernenti la sicurezza del volo (operazioni di volo sulle aviosuperfici).

Una raccomandazione di sicurezza, stando alle definizioni contenute nell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale⁸ e nel regolamento UE n. 996/2010, è una proposta, formulata esclusivamente da una autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (in Italia, l'ANSV) sulla base dei dati emersi da una inchiesta di sicurezza o da altre fonti (come studi in materia di sicurezza), finalizzata alla prevenzione di incidenti e di inconvenienti.

Sulla base di quanto previsto dalle predette fonti normative, le raccomandazioni di sicurezza devono essere indirizzate alle competenti autorità (nazionali, estere, sovranazionali); esse possono peraltro essere emanate in qualunque momento di un'inchiesta, quando ritenuto necessario per migliorare la sicurezza del volo.

Al riguardo va evidenziato che l'ANSV, anche nel 2017, ha continuato ad essere attivamente presente nel WG⁹ 6 "*Safety recommendations*" dell'ENCASIA. Questo gruppo di lavoro, costituito dai rappresentanti delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di Francia, Ungheria, Italia, Irlanda, Romania, Slovenia, Svezia e Regno Unito, è responsabile dello sviluppo dello "*European Safety Recommendation Information System*" (SRIS) e del *database* delle raccomandazioni di sicurezza presso lo "*European Central Repository*" (ECR), secondo quanto stabilito dall'art. 18 del regolamento UE n. 996/2010, che richiede agli Stati membri di inserire nel suddetto *database* tutte le raccomandazioni di sicurezza emanate. Tra i rappresentanti del WG 6 sono

⁸ Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561 (più noto come Allegato o Annesso 13 ICAO "*Aircraft Accident and Incident Investigation*").

⁹ WG: Working Group.

stati ripartiti *task* specifici individuati collegialmente: in tale contesto il rappresentante dell'ANSV è stato nominato responsabile del coordinamento per quanto riguarda le aree del controllo qualità dei dati inseriti nel database SRIS e delle procedure di standardizzazione.

Nell'ECR sono presenti, relativamente al periodo 2011-2017, 104 raccomandazioni di sicurezza emanate dall'ANSV, che continua a monitorare lo sviluppo delle azioni poste in essere dai destinatari delle stesse raccomandazioni, fino alla loro chiusura.

Delle citate 13 raccomandazioni di sicurezza emanate nel 2017, una è risultata di rilevanza internazionale/UE, ed in quanto tale essa verrà inserita nel rapporto annuale che l'ENCASIA presenterà alla Commissione europea, assieme alle due raccomandazioni originate dallo studio condotto dall'ANSV in merito alle operazioni di volo sulle aviosuperfici.

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 2017*".

Relativamente ai laboratori tecnologici di cui dispone l'ANSV, va rappresentato che gli stessi forniscono supporto all'area investigativa dell'Ente attraverso lo svolgimento di molteplici attività, che si possono così sintetizzare: estrazione dei dati dai registratori di volo (FDR/CVR¹⁰) e relativa analisi; estrazione dei dati da apparati non protetti e relativa analisi; *failure analysis* di componenti meccanici; supporto tecnico al personale investigativo ANSV; coordinamento e gestione delle attività di analisi devolute a laboratori esterni all'ANSV (es. laboratori dell'Aeronautica militare e di Università).

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

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

I registratori di volo analizzati nel 2017 dai laboratori dell'ANSV sono stati i seguenti: 8 set dati FDR; 8 set dati CVR; 2 set dati provenienti da QAR¹¹;

Il numero complessivo delle attività di *download* e di analisi FDR/CVR è stato superiore a quello del 2016.

¹⁰ FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo. CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio.

¹¹ QAR: Quick Access Recorder.

I laboratori dell'ANSV sono dotati di evoluti software specifici per le attività di investigazione, che consentono, oltre che l'analisi dei parametri registrati dagli FDR, anche la ricostruzione 3D dell'evento, istante per istante, con sincronizzazione delle tracce audio provenienti dal CVR. La sempre maggiore evoluzione dei suddetti software consente, nelle versioni più aggiornate, una minore difficoltà nella produzione delle ricostruzioni 3D rispetto al passato, quando tali rappresentazioni erano destinate esclusivamente agli eventi di maggiore complessità. Le ricostruzioni 3D rappresentano uno strumento in grado di facilitare la comprensione dell'incidente, in quanto forniscono una rappresentazione realistica di quanto accaduto.

Su alcuni aeromobili sono presenti unità avioniche che, seppur non progettate specificamente per resistere ad incidenti (unità non protette), hanno tuttavia la capacità di registrare alcuni parametri di volo. Nel 2017 sono stati analizzati dall'ANSV 6 apparati GNSS¹². La decodifica delle unità avioniche non protette rappresenta un punto importante dell'attività dell'ANSV: essa consente, infatti, di acquisire dati utili alle ricostruzioni delle fasi di volo antecedenti l'evento per tutti quegli aeromobili che non siano dotati di registratori di volo, ma siano comunque equipaggiati con unità in grado di registrare. I dati estratti dagli apparati in questione si rivelano particolarmente utili nell'ambito delle inchieste relative agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione generale.

Nell'ambito dell'investigazione del fattore tecnico è spesso determinante poter accertare la natura di un fenomeno di danneggiamento. Nel 2017 sono stati sottoposti ad analisi i seguenti componenti meccanici: 4 componenti del rotore principale di un elicottero; 1 selettore carburante; 2 bielle motore provenienti da aeromobili differenti; 1 bullone di fissaggio biella motore.

Come già anticipato, quando richiesto, l'ANSV, attraverso i propri laboratori, fornisce supporto anche alle autorità investigative straniere, omologhe dell'ANSV, in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza. Per quanto concerne il 2017, si segnala, in particolare, la richiesta di supporto pervenuta dalla autorità investigativa del Benin. Nello specifico, tale autorità ha chiesto all'ANSV supporto tecnico per lo scarico ed analisi dei dati contenuti in un registratore di volo combinato FDR/CVR del tipo MPFR¹³.

In seguito all'incidente occorso il 24 settembre 2017, al largo di Terracina, ad un velivolo Eurofighter 2000 dell'Aeronautica militare, l'ANSV ha fornito il supporto richiesto per assicurare la corretta attività di preservazione, a seguito di contaminazione con acqua marina, del registratore di volo e di altri apparati recuperati dal luogo ove il velivolo si è inabissato. Tale attività è risultata propedeutica allo scarico e alla lettura dei dati registrati, effettuata successivamente nel Regno Unito presso i laboratori del costruttore del registratore di volo.

¹² GNSS: Global Navigation Satellite System.

¹³ MPFR: Multi-Purpose Flight Recorder.

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 2017”*.

2.4. Le criticità e le opportunità.

Tutti gli obiettivi programmati per il 2017 sono stati raggiunti, ancorché con difficoltà per la forte criticità di risorse umane di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

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

Nel corso del 2017 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 (2017-2019) 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: tale obiettivo strategico si prefigge – compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria – di diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti alla sicurezza del volo in Italia, le criticità riscontrate a livello aviazione civile, gli esiti delle inchieste di sicurezza condotte, nonché le informazioni di carattere organizzativo/gestionale relative all'ente stesso.

3.3. Obiettivi e piani operativi.

Gli obiettivi operativi declinano l'orizzonte strategico nei singoli esercizi (breve periodo), indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo. In sostanza, gli obiettivi operativi riguardano le attività di programmazione di breve periodo.

Ancorché, ad oggi, l'ANSV non abbia dirigenti in organico, era comunque parso opportuno delineare, in sede di predisposizione del "Piano della *performance*", i principali obiettivi operativi che l'ANSV – nel più ampio contesto del traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo i propri indirizzi – riteneva indispensabile raggiungere nell'anno 2017.

Al perseguimento degli obiettivi in questione, che si riportano nella tabella di seguito, ha contribuito nel 2017 tutto il personale dell'ANSV, indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo.

Tali obiettivi rispondono anche alla promozione delle pari opportunità.

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

OBIETTIVO OPERATIVO	INDICE NUMERICO	ARCO TEMPORALE	PERSONALE COINVOLTO
Completamento inchieste di sicurezza.	Almeno 12 inchieste, dando priorità a quelle inerenti al comparto dell'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.	Revisione di almeno il 50% dei fascicoli di inchiesta risultanti attivi (periodo 2000-2005), secondo le Linee programmatiche per l'attività d'inchiesta e relative procedure attuative.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditare investigatori 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.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Attività di studio e di indagine.	Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Aggiornamento dei laboratori tecnologici.	Assicurare almeno il 20% del programma di aggiornamento/potenziamento dei laboratori.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV al fine di rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico.	Assicurare in maniera continua e regolare la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di almeno il 95% di quanto prescritto dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza".	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.

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

1. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ne ha completate 33 a fronte delle almeno 12 programmate (in questo ambito è stata data priorità alle inchieste inerenti al comparto dell'aviazione commerciale/lavoro aereo).
2. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza, l'ANSV ha revisionato tutti i fascicoli di inchiesta risultanti attivi (periodo 2000-2005), secondo le Linee programmatiche per l'attività d'inchiesta e relative procedure attuative.
3. In ordine all'accreditamento di propri investigatori in inchieste di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano, l'ANSV ha accreditato propri investigatori in 40 inchieste relative ad altrettanti eventi, su 81 eventi complessivamente notificati (comprensivi anche di incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili per i quali non sussista, per l'ANSV, l'obbligo di svolgere una inchiesta di sicurezza).
4. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, è stato completato lo studio previsto dall'obiettivo operativo, concernente la *fuel policy* nell'aviazione commerciale.
5. Per quanto concerne i laboratori tecnologici, il programma di aggiornamento/potenziamento degli stessi è stato realizzato per il 63%.
6. Per quanto concerne la trasparenza dell'attività dell'ANSV finalizzata a rendere più efficace l'attività di prevenzione in campo aeronautico, l'ANSV ha continuato ad assicurare la regolare pubblicazione della documentazione e delle informazioni contemplate dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", in linea con l'obiettivo prefissato. La pubblicazione di tali notizie ha incontrato il costante apprezzamento non soltanto degli operatori del settore aeronautico, ma anche della opinione pubblica e dei mass media. Prendendo a riferimento la "scheda di misurazione" prevista dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", risulta pubblicato il 100% delle informazioni previste.

Sempre per quanto concerne il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza", anche nel 2017 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 spontanee (attuativo del regolamento UE n. 376/2014) è pubblicato nella cartella denominata “Sistema di segnalazione spontanea”.

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

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

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

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

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

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

3.4. Obiettivi individuali.

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

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2017 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.442.001,00 euro, rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Nel 2018 l'entità del trasferimento dallo Stato dovrebbe aggirarsi sui 4.424.919,00 euro.

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

Al riguardo, pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore nazionale, è bene tuttavia evidenziare che le diverse misure previste dalla vigente normativa per il contenimento della spesa pubblica pongono dei limiti particolarmente gravosi per l'ANSV e minano l'esigenza di assicurare una sempre più efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, a tutela della pubblica incolumità.

Pare opportuno sottolineare che l'ANSV – come documentato dalle relazioni della Corte dei conti – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti, per cui non è possibile comprimere ulteriormente la spesa, a meno di non compromettere il regolare svolgimento delle funzioni assegnate all'ANSV. Va a questo proposito detto che la politica dei tagli lineari ha penalizzato oltre ogni ragionevole limite l'ANSV.

È innegabile che l'ANSV sia un ente economicamente sano, sia dal punto di vista finanziario (avanzo d'amministrazione 2017: 6.188.175), 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.

La Relazione è stata redatta e adottata dall'organo di indirizzo politico-amministrativo dell'ANSV nel mese di luglio 2018.

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 2017”, approvato dal Commissario straordinario nel mese di febbraio 2018;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2017 approvato dal Collegio nel mese di aprile 2018;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale in ordine al raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2017.

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.	Almeno 12 inchieste.	33 inchieste.	275%	Obiettivo superato.
Compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza.		Tutte	Revisione fascicoli di inchiesta attivi (periodo 2000-2005)	Almeno 50% fascicoli	Tutti i fascicoli	200%	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 eventi notificati 81)	40 inchieste.	49%	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 20% 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 41 punti su 41 con riferimento alla Scheda rilevazione pubblicazioni previste dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", anno 2017.	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 (modifica e adeguamento allegati 13.12.2017)	24.6.2014	10.7.2018	www.ansv.it, cartella "Amministrazione trasparente"
Piano della <i>performance</i> 2018-2020	13.12.2017	11.1.2018		www.ansv.it, cartella "Amministrazione trasparente"
Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2018-2020	3.1.2018	31.1.2018		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	23	05/2018	NO	X		
Direttore generale	1	03/2018	NO	X		

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

Peso (%) dei criteri di valutazione

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

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

Distribuzione del personale per classi di punteggio finale

	Personale per classi di punteggio finale (valore assoluto)		
	100%-90%	89%-60%	Inferiore al 60%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	21	1	1
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.