

**RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE* ANNO 2012
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.....	4
2.1. Il contesto esterno di riferimento.....	4
2.2. L'ANSV.....	5
2.3. I risultati raggiunti.....	6
2.4. Le criticità e le opportunità.....	10
3. Obiettivi: risultati raggiunti e scostamenti.....	11
3.1. Albero della <i>performance</i>	11
3.2. Obiettivi strategici.....	11
3.3. Obiettivi e piani operativi	12
3.4. Obiettivi individuali	15
4. Risorse, efficienza ed economicità	16
5. Pari opportunità e bilancio di genere	18
6. Il processo di redazione della Relazione sulla <i>performance</i>	19
6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	19
6.2. Punti di forza e di debolezza del ciclo della <i>performance</i>	19
Allegati	21

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 2012. 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 2012” pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

Anche nel 2012 – nonostante le crescenti difficoltà correlate alla forte situazione di sott’organico ed alle limitate risorse finanziarie disponibili – l’ANSV ha assolto con professionalità e continuità i propri compiti di istituto, facendosi pure parte attiva nel coordinare apprezzate iniziative di rilevanza internazionale finalizzate ad assicurare una più efficace azione di prevenzione nel campo dell’aviazione civile. In tale contesto pare opportuno ricordare che l’attività di prevenzione svolta dall’ANSV ha molto spesso positive ricadute sul piano internazionale.

Tutti gli obiettivi programmati per l’anno 2012 sono stati raggiunti.

Nella predisposizione della Relazione si è cercato, per quanto possibile, di adeguarsi alle linee guida in materia emanate dalla CIVIT (Commissione per la Valutazione, la Trasparenza e l’Integrità delle amministrazioni pubbliche) con la delibera n. 5/2012 e successive integrazioni.

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

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

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

SEZIONE 2

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

2.1. Il contesto esterno di riferimento.

Come precisato nel “Piano della *performance*”, il principale comparto di riferimento dell’azione dell’ANSV è quello aeronautico, che si è caratterizzato, anche nel 2012, per i due seguenti aspetti:

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

Nel 2012, dei tre comparti di interesse (aviazione commerciale, lavoro aereo ed aviazione turistico-sportiva), due, in particolare (lavoro aereo ed aviazione turistico-sportiva), hanno continuato a caratterizzarsi per un significativo livello di criticità sotto il profilo della sicurezza del volo, che ha particolarmente impegnato l’ANSV.

Nell’interagire con il comparto aeronautico, l’ANSV si è interfacciata con molteplici soggetti, al fine di assicurare una più efficace azione di prevenzione. Tra tali soggetti si segnalano, in particolare, i seguenti: EASA (European Aviation Safety Agency), ENCASIA (Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile), autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile di altri Stati, autorità nazionali dell’aviazione civile, fornitori dei servizi della navigazione aerea, costruttori di aeromobili e della relativa componentistica, imprese di trasporto aereo e di lavoro aereo, gestori aeroportuali, associazioni dilettantistiche di volo, persone fisiche proprietarie o esercenti di aeromobili.

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

Anche nel 2012 le iniziative normative finalizzate al contenimento della spesa pubblica hanno fatto sentire i propri effetti sul regolare svolgimento dell’attività investigativa. In particolare, l’impossibilità derivante dalle vigenti disposizioni di legge di completare l’organico del personale e di assicurare il completo e necessario *turnover* soprattutto dei tecnici investigatori ha reso particolarmente difficile l’assolvimento dei delicati compiti di istituto e quindi il conseguimento degli obiettivi programmati che, in futuro, permanendo la situazione attuale, dovranno essere inevitabilmente ridimensionati.

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

2.2. L'ANSV.

Il personale in servizio al 31.12.2012 ammontava complessivamente a 23 unità (più una unità in posizione di comando), su un totale complessivo di 30 unità previsto dal dPCM 22 gennaio 2013.

Di queste 23 unità di personale (che allo stato attuale continuano a non comprendere dirigenti), 8 erano tecnici investigatori (su un totale di 12 previsti dalla dotazione organica).

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

Se non interverranno provvedimenti legislativi a favore dell'ANSV, altre 2 unità di tecnici investigatori saranno obbligatoriamente collocate a riposo entro il 2014: la situazione si presenta dunque fortemente critica e preoccupante, tenuto conto che, qualora non intervenissero gli auspicati provvedimenti legislativi, il numero dei tecnici investigatori si ridurrebbe a sole 5 unità. Sulla criticità di tale situazione è stata richiamata l'attenzione del Governo e del Parlamento.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalato che nel 2012 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 2.504.421 euro (di cui 2.295.902 euro per spese obbligatorie e 208.519 euro per spese di funzionamento), rispetto agli iniziali 5.164.568 euro del 2001.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2013 evidenziano la gravità della situazione finanziaria.

Il sostentamento dell'ANSV è assicurato solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, che, ovviamente, è una risorsa sempre più limitata. Nel 2012 è stato necessario ricorrere ad un prelievo dal suddetto avanzo finanziario di quasi 1,3 milioni di euro per conseguire il pareggio di bilancio.

In particolare, pur avendo l'ANSV contenuto il più possibile le proprie spese, come attestato anche dalle positive valutazioni degli organi di controllo, l'ulteriore compressione delle stesse, in

¹ Corte dei conti, *Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ANSV per l'esercizio 2010*, determinazione n. 46/2012 del 4 maggio 2012.

relazione anche ai sempre più stringenti vincoli normativi in materia di spesa delle pubbliche amministrazioni, rischia di compromettere il regolare svolgimento dell'attività investigativa ed il necessario aggiornamento tecnologico dei laboratori di cui l'ANSV si è dotata, i quali, per restare allo stato dell'arte, necessitano di investimenti ricorrenti.

2.3. I risultati raggiunti.

Nel 2012 l'ANSV ha mantenuto positivi rapporti di collaborazione e confronto con le istituzioni e gli operatori italiani del comparto aeronautico, al fine di assicurare maggiori sinergie nel campo della sicurezza del volo, fermi restando i rispettivi ruoli. In tale contesto, si segnala, in particolare, quanto segue.

Nel 2012 è stato rinnovato con l'Aeronautica militare il protocollo d'intesa che, siglato per la prima volta nell'ottobre del 2010, si inserisce nel contesto di collaborazione istituzionale fra comparti della Pubblica Amministrazione. L'accordo si inquadra nella politica di reciproca condivisione, nel campo della prevenzione, di informazioni e dati riguardanti l'attività di volo civile e militare e, per gli aspetti investigativi, delle specifiche esperienze tecnico-professionali, al fine di creare tutte le possibili sinergie tra le Organizzazioni dello Stato che hanno come comune obiettivo lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, dell'attività di volo nel settore dell'aviazione civile e militare.

L'ANSV ha partecipato, alla luce di quanto previsto dal "Protocollo tecnico d'intesa" in essere con il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alla esercitazione "Squalo 2012", organizzata da quest'ultimo, durante la quale è stato simulato l'ammiraggio diurno di un aeromobile di linea nelle acque antistanti la città di Ancona. Nell'ambito della esercitazione in questione, l'ANSV ha simulato, con propri tecnici investigatori presenti *in loco* e funzionari in sede, l'esercizio dei propri compiti di istituto.

Nel 2012 l'ANSV e l'ENAV SpA hanno rinnovato, per un altro biennio, il "Protocollo tecnico" sottoscritto nel 2010. Le parti, in particolare, hanno stabilito di mantenere ferme le disposizioni contemplate nell'originario Protocollo del 2010, prendendo atto, nel contempo, che le definizioni oggi rilevanti ai fini dell'attuazione del protocollo in questione sono quelle di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. Il Protocollo in questione si è rivelato particolarmente importante per l'ANSV, per consentirle di essere puntualmente informata sugli eventi di interesse per la sicurezza del volo occorsi in Italia.

L'ANSV, anche nel 2012, ha mantenuto pressoché quotidianamente rapporti di collaborazione internazionale, in particolare con le omologhe autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

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

In particolare, si segnala quanto segue.

- La partecipazione alle riunioni dell'ENCASIA² ed a quelle dei seguenti gruppi di lavoro costituiti da quest'ultimo: il *working group* "Investigator Training" e "Training Steering Committee"; il *working group* "Inventory of Best Practices of Investigation in Europe"; il *working group* "Peer Reviews".
- La partecipazione all'ECAC³ "Workshop on the Treatment of Incidents" tenutosi a maggio, a Roskilde (Danimarca): durante tale incontro l'ANSV ha tenuto una presentazione dal titolo "*The experience of different SIAs in dealing jointly with similar serious incidents*", nel corso della quale ha illustrato – destando l'apprezzamento dei presenti per gli innovativi aspetti metodologici adottati – le iniziative di cooperazione trinationale coordinate dalla stessa ANSV per esaminare le problematiche generate dalla rottura delle palette del 1° stadio della turbina di potenza dei motori Pratt & Whitney PW 127 installati a bordo di aeromobili ATR 42/72.
- La partecipazione all'ECAC "ACC Meeting of the Group of Experts on Accident Investigation" tenutosi a novembre, a Bucarest: in tale circostanza l'ANSV ha tenuto una presentazione dal titolo "*Helicopter Safety Investigations: recent trends and experiences at ANSV*", nella quale, oltre ad illustrare i dati più significativi relativi alla sicurezza del volo del comparto in questione raccolti a livello italiano, è stato anche descritto l'approccio innovativo con cui si è interpretato il ruolo del rappresentante accreditato nell'ambito di recenti investigazioni su incidenti occorsi ad elicotteri AW139 per separazione di una pala del rotore di coda. Nell'occasione ha fra l'altro destando vivo interesse la presenza dell'AgustaWestland, coordinata dall'ANSV, che ha consentito ai partecipanti al meeting di avere direttamente dal costruttore dell'elicottero in questione i ragguagli tecnici sulle soluzioni introdotte per risolvere la suddetta problematica.

² Per le competenze dell'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities) si veda l'art. 7 del regolamento UE n. 996/2010.

³ L'ECAC (European Civil Aviation Conference) è una organizzazione intergovernativa istituita nel 1955.

- La partecipazione, presso l'EASA⁴, ai "Meeting of the Network of Analysts (NoA)", i quali hanno avuto come obiettivo la condivisione dei risultati dell'attività degli analisti operanti in Europa specializzati nel campo della sicurezza del volo, così da favorire l'identificazione dei fattori di rischio attraverso l'incremento dei dati disponibili. In merito va segnalato che l'ANSV è formalmente inserita nel Sub-Group LOC-I (Loss of Control-In Flight), preposto alla individuazione dei principali fattori causali e relativi esiti degli eventi aeronautici ricompresi nella categoria in questione.
- La partecipazione, presso l'EASA, alle riunioni dell'EFRPG (European Flight Recorders Partnership Group); tale Gruppo ha l'obiettivo di fornire in materia di apparati di registrazione indicazioni e suggerimenti condivisi alle autorità competenti per la relativa regolamentazione.
- La partecipazione all'ICAO "Regional Accident Investigation Asia & Pacific Regions Workshop", tenutosi a settembre, a Macao, nel corso del quale l'ANSV ha presentato il sistema che ha adottato per la classificazione degli eventi, riscuotendo grande interesse a livello internazionale.
- La partecipazione all'incontro "AIR Meeting 2012", tenutosi a giugno, a Scheveningen (Olanda), che ha visto la presenza dei rappresentanti di autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di tutto il mondo, oltre che della FAA (Federal Aviation Administration)⁵, dell'EASA, dell'ASPO (Army Aviation Systems Program Office, Australia), del NRC (National Research Council Canada), dell'UK MAIB (Marine Accident Investigation Branch). Durante tale incontro l'ANSV ha illustrato le operazioni effettuate con successo nei propri laboratori sui due *flight recorder* di un elicottero AB-412 coinvolto in Spagna in un grave incidente, suscitando notevole interesse da parte dei partecipanti, in quanto – malgrado i citati apparati fossero stati rinvenuti fortemente danneggiati anche a causa del violento incendio che si era sviluppato dopo l'incidente – era stato possibile recuperare i dati in essi contenuti.

Per quanto concerne l'attività operativa, c'è da segnalare che il numero di segnalazioni di eventi aeronautici di interesse per la sicurezza del volo pervenute all'ANSV nel 2012 è risultato ulteriormente in leggero aumento rispetto a quanto già registrato nel corso dell'ultimo biennio, confermando così la crescente sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo.

⁴ Per le competenze dell'EASA (European Aviation Safety Agency), la cui sede è a Colonia (Germania), si veda l'art. 17 del regolamento CE n. 216/2008.

⁵ La FAA è l'autorità statunitense dell'aviazione civile.

Nel 2012 l'ANSV ha ricevuto complessivamente – tra inconvenienti, inconvenienti gravi ed incidenti – 2423 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, di cui 46 segnalazioni riguardanti eventi occorsi all'estero.

A fronte del suddetto numero complessivo di segnalazioni, l'ANSV ha aperto 61 inchieste di sicurezza per incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia ed ha accreditato propri investigatori in 40 delle 46 inchieste di sicurezza condotte da enti investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero, che hanno coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani.

Nel corso del 2012 l'ANSV ha deliberato 25 relazioni/rapporti finali d'inchiesta. Ha inoltre deliberato 18 dichiarazioni/relazioni intermedie.

Nello stesso anno, l'ANSV ha predisposto – a fini di prevenzione – 18 raccomandazioni di sicurezza, tre delle quali indirizzate all'EASA (European Aviation Safety Agency).

Nel corso dell'anno 2012 l'ANSV ha ritenuto necessario porre speciale attenzione alle problematiche relative alla *safety* del comparto elicotteristico a causa delle criticità riscontrate.

In tale contesto si è tenuta, presso la sede dell'ANSV, una tavola rotonda sulle problematiche tecniche ed operative nei settori EMS (Emergency Medical Services) e lavoro aereo del comparto elicotteristico. L'incontro – al quale hanno partecipato rappresentanti dell'Aeronautica militare, dell'ENAC, delle associazioni professionali, dell'industria elicotteristica e degli operatori del settore – è stato finalizzato alla condivisione, nella massima trasparenza, delle informazioni disponibili ed al confronto sulle possibili azioni da intraprendere, nell'ambito delle rispettive competenze, per una efficace azione di prevenzione.

Per un esame più dettagliato dell'attività svolta dall'ANSV si rinvia comunque al “*Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2012*” trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri per il successivo inoltro al Parlamento, disponibile anche nel sito web dell'ANSV (www.ansv.it).

Nel corso del 2012 sono stati elaborati due studi su tematiche di interesse per la sicurezza del volo.

Per quanto concerne i laboratori, il livello di capacità operativa raggiunto ha permesso all'ANSV di effettuare, in autonomia, nei propri laboratori, non soltanto le operazioni di estrazione/analisi dati CVR/FDR⁶ strumentali alle proprie esigenze investigative, ma anche di fornire, come nel 2011, un supporto tecnico alle autorità investigative straniere che lo abbiano chiesto, oltre ad altri soggetti istituzionali italiani.

⁶ CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio. FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo.

Nello specifico, nel corso del 2012 sono state effettuate varie operazioni, così riassumibili: n. 7 operazioni per attività di controllo e verifica funzionalità apparati del tipo tracker-logger ai fini dello scarico dati; n. 11 operazioni per *download* FDR-CVR; n. 15 operazioni per attività di studio/analisi di laboratorio; n. 24 operazioni per *data analysis*; n. 1 operazione per attività di scarico dati da registratori aeromobile militare AgustaWestland HH139.

Nel corso del 2012 sono state in particolare finalizzate alcune ulteriori operazioni richieste dall'autorità investigativa malese in relazione all'incidente occorso il 30 giugno 2011, sull'aeroporto di Kuala Lumpur, all'elicottero AgustaWestland AW139 marche di identificazione 9M-WAJ.

2.4. Le criticità e le opportunità.

Tutti gli obiettivi programmati per il 2012 sono stati raggiunti, ancorché con grande difficoltà per la forte criticità di risorse umane e finanziarie di cui soffre l'ANSV.

SEZIONE 3

OBIETTIVI: RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1. Albero della *performance*.

MANDATO ISTITUZIONALE		
Svolgimento delle inchieste di sicurezza. Attività di studio e di indagine a fini di prevenzione.		
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.	Attività di studio e di indagine.

Nel corso del 2012 l'ANSV ha assolto al proprio mandato istituzionale, svolgendo pienamente la propria missione malgrado le criticità già citate.

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

Come risulta da quanto rappresentato al paragrafo 2.3., è stata assicurata la copertura di tutte le aree strategiche, ancorché la carenza di risorse umane non abbia consentito di sviluppare più estesamente, come sperato, l'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione.

3.2. Obiettivi strategici.

Gli obiettivi strategici descrivono il traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo i propri indirizzi. Gli obiettivi di carattere strategico fanno riferimento ad orizzonti temporali pluriennali e presentano un elevato grado di rilevanza. In sostanza, la definizione degli obiettivi strategici ha lo scopo di tradurre l'identità (Mandato e Missione) dell'ente in obiettivi.

Ciò premesso, gli obiettivi strategici per l'ANSV da conseguire alla fine del triennio di riferimento (2012-2014) del "Piano della *performance*" erano stati così definiti.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

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

Nel 2012 l'ANSV ha continuato ad assicurare, sia pure tra crescenti difficoltà di organico e finanziarie, lo svolgimento delle inchieste in questione, ancorché proprio la limitata disponibilità delle risorse umane in organico non abbia consentito di contenere entro il termine ordinario di 12 mesi i tempi di completamento delle inchieste di sicurezza, se non in un circoscritto numero di casi.

AREA STRATEGICA 2: inchieste svolte da altri Stati.

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

Nel 2012 l'ANSV ha garantito la propria presenza nelle inchieste di sicurezza svolte da altri Stati dove risultavano coinvolti a vario titolo interessi nazionali. In particolare, l'ANSV ha accreditato propri investigatori in 40 delle 46 inchieste di sicurezza condotte da enti investigativi stranieri per eventi occorsi nel rispettivo territorio, che abbiano coinvolto aeromobili di immatricolazione o costruzione nazionale o eserciti da operatori aerei italiani.

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

Obiettivo strategico: malgrado le criticità di organico e finanziarie, sviluppare l'approfondimento di particolari tematiche di interesse per la sicurezza del volo, non necessariamente correlate a specifiche inchieste di sicurezza ed eventualmente suggerite dall'analisi delle segnalazioni volontarie.

La carenza di risorse umane in organico e la contestuale necessità di dare la priorità allo svolgimento delle inchieste di sicurezza non hanno consentito di sviluppare estesamente, come sperato, l'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione, ancorché sia stato raggiunto l'obiettivo predefinito per il 2012.

3.3. Obiettivi e piani operativi.

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

Ancorché, ad oggi, l'ANSV non abbia ancora avuto la possibilità di assumere i due dirigenti previsti dalla dotazione organica a causa delle vigenti disposizioni di legge in materia di contenimento della spesa pubblica, era comunque parso opportuno delineare, in sede di predisposizione del "Piano della *performance*", i principali obiettivi operativi che l'ANSV – nel più ampio contesto del traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo i propri indirizzi – riteneva indispensabile raggiungere nell'anno 2012.

Al perseguimento degli obiettivi in questione ha contribuito nel 2012 tutto il personale dell'ANSV, indipendentemente dai livelli organizzativi a cui tali obiettivi facciano capo.

OBIETTIVO OPERATIVO	INDICE NUMERICO	ARCO TEMPORALE	PERSONALE COINVOLTO
Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2005.	18 inchieste (di cui almeno cinque inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo).	1 genn.-31dic. di ogni anno	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo garantisce anche la promozione delle pari opportunità.
Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2006.	Almeno 10 inchieste.	1 genn.-31dic. di ogni anno	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo garantisce anche la promozione delle pari opportunità.
Attività di studio e di indagine.	Completamento di 2 studi 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 garantisce anche la promozione delle pari opportunità.

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

1. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2005, l'ANSV ne ha completate 31 rispetto alle 18 prefissate dall'obiettivo operativo, di cui 5 relative al comparto dell'aviazione commerciale/lavoro aereo, in linea con quelle prefissate (5). Al riguardo, pare opportuno precisare che le inchieste relative ad eventi occorsi ad aeromobili del comparto aviazione commerciale/lavoro aereo presentano

un livello di complessità maggiore rispetto a quelle inerenti ad eventi occorsi ad aeromobili di altri comparti dell'aviazione civile.

2. In ordine al completamento delle inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2006, l'ANSV ne ha completate 10, quindi in linea con quelle prefissate dall'obiettivo operativo.
3. Per quanto concerne l'attività di studio e di indagine, sono stati completati i due studi previsti dall'obiettivo operativo.

Tutti e tre gli obiettivi prefissati per il 2012 sono stati dunque pienamente raggiunti.

In ordine al "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", di cui all'art. 11, comma 2, del d.lgs. n. 150/2009, si rappresenta che la sua attuazione è stata condizionata dai seguenti fattori:

- l'ANSV non ha in servizio dirigenti, ancorché la sua dotazione organica ne preveda due; la loro assunzione non è prevista nel breve-medio termine, necessitando l'ANSV, a tal fine, di una deroga alle normative vigenti in materia di contenimento della spesa pubblica;
- l'ANSV è una autorità investigativa posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile e non un ente pubblico erogatore di servizi all'utenza, per cui, nell'applicare le previsioni di cui al d.lgs. n. 150/2009, si è tenuto necessariamente conto delle sue specificità e del più ampio contesto normativo speciale in cui l'ANSV è chiamata ad operare nell'assolvimento dei propri compiti di istituto; proprio lo *status* particolare dell'ANSV rende conseguentemente molto difficile un coinvolgimento nell'elaborazione del Programma dei cosiddetti *stakeholder*.

Ciò premesso, va rilevato, preliminarmente, che, come nel passato, la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di notizie relative all'assolvimento dei compiti di istituto (relazioni/rapporti d'inchiesta, raccomandazioni di sicurezza, apertura di inchieste di sicurezza relative ad incidenti ed inconvenienti gravi di maggior interesse) è stata continua e significativa anche nel 2012, rispondendo così alle esigenze di trasparenza richieste dalle politiche internazionali e comunitarie in materia di sicurezza del volo. 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. In tale contesto va anche ricordata la pubblicazione, annualmente, nel citato sito web, del "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV", che, a partire dal 2012, è stato ridenominato, in ossequio a quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia": tale Rapporto contiene una dettagliata e documentata illustrazione della situazione organizzativa-finanziaria dell'ANSV, dell'attività istituzionale svolta nell'anno di riferimento e delle criticità riscontrate a livello di sicurezza del volo in ambito nazionale.

Per quanto concerne la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'ANSV di notizie di altro genere, correlate, in particolare, ai profili organizzativi dell'ente, è stata data puntuale e completa pubblicità nella cartella denominata "Trasparenza, valutazione e merito": ai *curricula* dei componenti degli Organi, del Direttore generale e dell'OIV, con l'indicazione dei relativi emolumenti qualora già fissati in via definitiva; agli accordi conclusi con le organizzazioni sindacali; agli incarichi conferiti al personale dipendente; alle assenze/presenze dello stesso personale dipendente; agli incarichi di consulenza attribuiti (che per l'ANSV si limitano da tempo a quelli previsti dal d.lgs. 9 aprile 2008 n. 81 in materia di tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro).

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

In tema di standard di qualità dei servizi, l'ANSV ha ripetutamente e formalmente rappresentato alla CIVIT l'impossibilità di elaborare un documento in materia, stante il fatto che l'ANSV è una autorità investigativa e non un soggetto fornitore di servizi. Si confida che la CIVIT ne prenda atto.

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

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

3.4. Obiettivi individuali.

Tutte le unità di personale, tranne una, hanno conseguito l'obiettivo individuale loro assegnato, come verificato dal Direttore generale.

SEZIONE 4

RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, anche il 2012 registra un disavanzo di gestione che si attesta a quasi 1,3 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il risultato dell'esercizio precedente. È innegabile che l'ANSV sia un ente economicamente sano, sia dal punto di vista finanziario (avanzo d'amministrazione 2012: 5,2 milioni di euro), sia dal punto di vista patrimoniale, ove la passività più consistente è rappresentata dal mutuo ventennale contratto con la Cassa depositi e prestiti per l'acquisto della sede, all'undicesimo anno di ammortamento.

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

Tuttavia, è del tutto evidente come il trend finanziario a medio-breve termine sia assolutamente negativo per via, soprattutto, della progressiva diminuzione dei trasferimenti dallo Stato, passati dai 5.164.568 euro del 2001 ai 2.504.421 euro del 2012.

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

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

Alla luce di quanto rappresentato, si impone la improcrastinabile necessità di ridefinire l'ammontare dei finanziamenti attribuiti all'ANSV, anche al fine di assicurare il rispetto puntuale della normativa comunitaria in materia di inchieste di sicurezza (in particolare, di quanto contemplato dall'art. 4, comma 6, del regolamento UE n. 996/2010) e quindi di evitare di incorrere in una violazione del diritto dell'Unione europea e nella conseguente apertura di una procedura di infrazione.

SEZIONE 5

PARI OPPORTUNITÀ E BILANCIO DI GENERE

Alla luce della disciplina introdotta dall'art. 21 della legge 4 novembre 2010 n. 183 (Collegato lavoro) e dalla direttiva del 4 marzo 2011 emanata, di concerto, dal Dipartimento per la funzione pubblica e dal Dipartimento per le pari opportunità della Presidenza del Consiglio dei ministri, recante le linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati Unici di Garanzia (CUG) per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni, l'ANSV ha istituito il CUG.

SEZIONE 6

IL PROCESSO DI REDAZIONE

DELLA RELAZIONE SULLA *PERFORMANCE*

6.1. Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.

La Relazione è stata redatta dall'organo di indirizzo politico-amministrativo ed adottata dal Collegio dell'ANSV nel mese di giugno 2013.

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 2012”, approvato dal Collegio nel mese di marzo 2012;
- delle risultanze emerse dal rendiconto generale 2012 approvato nel mese di aprile 2013 dal Collegio;
- di quanto rappresentato dal Direttore generale nella propria relazione sul raggiungimento degli obiettivi assegnati nel 2012, allegata alla documentazione sottoposta nel mese di giugno 2012 all'esame del Collegio in sede di ratifica dell'accordo ANSV-OO.SS. del 14 giugno 2013 inerente la ripartizione del Fondo per le politiche di sviluppo e per la produttività del personale tecnico-economico-amministrativo ed operativo per l'anno 2012.

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

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

- criticità delle risorse umane in servizio, derivante dai limiti imposti dalla normativa vigente in materia di contenimento della spesa pubblica;
- assenza dei dirigenti previsti dalla dotazione organica, derivante dalla impossibilità di procedere alla relativa assunzione per i limiti imposti dalla normativa vigente in materia di contenimento della spesa pubblica;
- criticità delle risorse finanziarie; la stessa Corte dei conti, come già rappresentato nel paragrafo 2.1., ha evidenziato che la progressiva sensibile riduzione degli stanziamenti ordinari di bilancio da parte dello Stato a favore dell'ANSV opera in controtendenza rispetto ad un contesto di sempre maggiore sviluppo dei trasporti aerei, che imporrebbe invece incisivi investimenti da parte degli Stati a salvaguardia della sicurezza del volo;
- eccessiva complessità del ciclo di gestione della *performance* (come delineato dal d.lgs. n. 150/2009 e dalle relative disposizioni attuative emanate dalla CIVIT) 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* si individua, al momento, nell'incremento ulteriore della trasparenza dell'attività dell'ANSV, che, comunque, era già di per sé elevata.

ALLEGATI

Tabella obiettivi strategici

Descrizione obiettivo	Ambito obiettivo	Risorse finanz.	Indicatori	Target	Valore consuntivo indicatori	Grado di raggiungimento obiettivo (valore compreso tra 0 e 100%)	Note
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza di competenza, riducendone il più possibile, compatibilmente con le risorse disponibili, i tempi di completamento.		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia successiva al 31.12.2005	18 inchieste (di cui almeno cinque inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo)	31 inchieste (di cui cinque inerenti al comparto aviazione commerciale/lavoro aereo)	100%	Obiettivo ampiamente superato (circa 172%)
		Tutte	Completamento inchieste di sicurezza la cui data dell'evento sia antecedente all'1.1.2006	Almeno 10 inchieste	10 inchieste	100%	
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, continuare ad assicurare la partecipazione di personale qualificato dell'ANSV alle inchieste di sicurezza svolte dalle autorità investigative di altri Stati, nei limiti consentiti dall'ordinamento internazionale e comunitario in materia, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e del rispetto dei principi di reciprocità cui si ispirano i rapporti internazionali.		Tutte	Nessun indicatore	n.a.	n.a.	n.a.	L'indicatore è stato previsto nel Piano della <i>performance</i> adottato nel 2013
Malgrado le criticità di organico e finanziarie, sviluppare l'approfondimento di particolari tematiche di interesse per la sicurezza del volo, non necessariamente correlate a specifiche inchieste di sicurezza ed eventualmente suggerite dall'analisi delle segnalazioni volontarie.		Tutte	Attività di studio e di indagine	Completamento di 2 studi su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo	2 studi	100%	

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. 1)	30.11.2011	28.2.2012		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
Piano della <i>performance</i> 2012-2014	18.4.2012	26.4.2012		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2012-2014	31.5.2012	14.6.2012		www.ansv.it, cartella "Trasparenza, valutazione e merito"
Standard di qualità dei servizi	n.a.	n.a.		n.a.

Categorie di personale oggetto della valutazione individuale

	Personale valutato (valore assoluto)	Periodo conclusione valutazioni		Quota di personale con comunicazione della valutazione tramite colloquio con valutatore (indicare con "X" una della tre opzioni)		
		Mese e anno (mm/aaaa)	Valutazione ancora in corso (SÌ/NO)	50%-100%	1%-49%	0%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.					
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.					
Non dirigenti	24	05/2013	NO	X		

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

Peso (%) dei criteri di valutazione

	Contributo alla performance complessiva dell'amm.ne	Obiettivi organizzativi struttura di diretta responsabilità	Capacità di valutazione differenziata dei propri collaboratori	Obiettivi individuali	Obiettivi di gruppo	Contributo alla performance 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				30%	n.a.	30%	40%

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

Distribuzione del personale per classi di punteggio finale

	Personale per classi di punteggio finale (valore assoluto)		
	100%-90%	89%-60%	Inferiore al 60%
Dirigenti di I fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Dirigenti di II fascia e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	21	3	0

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

Collegamento alla performance individuale dei criteri di distribuzione della retribuzione di risultato/premi inseriti nel contratto integrativo

	SÌ (indicare con "X")	NO (indicare con "X")	Se SÌ, criteri	Se NO, motivazioni	Data di sottoscrizione (gg/mm/aaaa)
Dirigenti e assimilabili	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Non dirigenti	X		Impiegate le stesse %		03/12/2007

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

Obblighi dirigenziali

I sistemi di misurazione e valutazione sono stati aggiornati, con il richiamo alle previsioni legislative degli obblighi dirigenziali contenute anche nei recenti provvedimenti legislativi e, in primo luogo, nella legge per la prevenzione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione?	
SÌ (indicare con "X")	NO (indicare con "X")
	X*

*L'ANSV, attualmente, non ha dirigenti; l'aggiornamento richiesto è stato previsto nella revisione del "Sistema di misurazione e valutazione delle performance" in via di emissione.