

**PIANO DELLA *PERFORMANCE* 2018-2020**  
**DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**  
(adottato ai sensi dell'art. 10, comma 1, lettera *a*, d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150)

## STRUTTURA DEL PIANO DELLA *PERFORMANCE*

1. Presentazione .....	2
2. Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e gli <i>stakeholder</i> esterni.....	4
2.1. Chi siamo.....	4
2.2. Cosa facciamo.....	5
2.3. Come operiamo.....	6
3. Identità.....	8
3.1. L'amministrazione "in cifre".....	8
3.1.1. Risorse umane.....	8
3.1.2. Risorse finanziarie.....	10
3.1.3. Contenimento della spesa pubblica .....	10
3.1.4. Considerazioni riassuntive.....	11
3.2. Mandato istituzionale e Missione.....	11
3.3. Albero della <i>performance</i> .....	12
4. Analisi del contesto.....	13
4.1. Analisi del contesto esterno.....	13
4.2. Analisi del contesto interno.....	14
4.2.1. Organizzazione.....	14
4.2.2. Risorse umane.....	14
4.2.3. Risorse tecnologiche.....	14
4.2.4. Procedure.....	16
4.2.5. Digitalizzazione .....	16
5. Obiettivi strategici.....	17
6. Dagli obiettivi strategici agli obiettivi operativi.....	19
6.1. Obiettivi assegnati al personale dirigenziale.....	19
7. Il processo seguito e le azioni di miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i> .....	21
7.1. Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano.....	21
7.2. Coerenza con la programmazione economico-finanziaria e di bilancio.....	21
7.3. Azioni per il miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i> .....	21
8. Il piano della prevenzione della corruzione e trasparenza .....	23
8.1. Le iniziative intraprese .....	23

# SEZIONE 1

## PRESENTAZIONE

A quasi vent'anni dalla sua istituzione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) rappresenta una realtà affermata nel contesto aeronautico italiano ed in quello internazionale, dove apporta – tramite i risultati della propria attività – un significativo contributo per migliorare i livelli di sicurezza del volo.

Tuttavia essa soffre di una grave criticità, la cui soluzione non dipende dall'ANSV, ma dal Governo e dal Parlamento: la forte carenza di organico a fronte dei delicati e crescenti compiti da svolgere. Alla forte criticità di organico l'ANSV ha cercato di rimediare con una soluzione tampone: 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, l'ANSV 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.

I più che positivi risultati sino ad oggi conseguiti dall'ANSV sul piano nazionale ed internazionale sono pertanto prevalentemente ascrivibili all'impegno delle poche unità di personale in organico e dei componenti degli Organi che si sono avvicendati dal 1999 (anno di istituzione dell'ANSV) ad oggi.

L'attività dell'ANSV è principalmente assoggettata all'osservanza della normativa internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza: ciò comporta che l'Ente sia soggetto ad attività di verifica dei propri standard e delle proprie prassi investigative, sia sotto forma di *audit*, sia sotto forma di *peer review*, rispettivamente da parte dell'ICAO<sup>1</sup> e da parte della Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA)<sup>2</sup>, quest'ultima operante in coordinamento con la Commissione europea. Degli esiti di tali verifiche, che rappresentano un continuo stimolo al miglioramento, l'ANSV tiene conto in sede di predisposizione dei propri “Piani delle *performance*”.

Ciò premesso, il presente “Piano della *performance*” è condizionato, conseguentemente, come quelli precedenti, dalla criticità di risorse sopra menzionata, che impedisce una programmazione di ampio respiro, costringendo l'ANSV a programmare soltanto il perseguimento di quegli obiettivi il cui raggiungimento sia necessario per assicurare il regolare assolvimento dei compiti di istituto ed evitare il decadimento dei livelli di operatività al di sotto di una soglia minima accettabile. Esso è inoltre condizionato dal fatto che l'ANSV, attualmente, non ha in servizio dirigenti.

---

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

<sup>2</sup> L'ENCASIA, 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.

Nonostante i limiti sopra citati, ci si è sforzati di predisporre un “Piano della *performance*” effettivamente perseguibile, che consenta, nella massima trasparenza, di verificare la passione e la determinatezza di chi opera in ANSV. Va tuttavia segnalato che proprio la grossa criticità di organico ha costretto l’ANSV a ridimensionare fortemente, rispetto al passato, i propri obiettivi. Va infine sottolineato che parte degli adempimenti previsti dal Titolo II del d.lgs. 27 ottobre 2009 n. 150 e delle conseguenti disposizioni attuative risultano di difficile applicazione da parte di un ente pubblico di ridotte dimensioni com’è l’ANSV, che, peraltro, essendo un’authority investigativa, presenta delle connotazioni particolari che la differenziano in maniera significativa dagli altri enti pubblici.

Il Commissario straordinario  
(Prof. Bruno Franchi)

## **SEZIONE 2**

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

#### **2.1. Chi siamo**

L'Agencia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è stata istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, in attuazione di quanto previsto dall'ordinamento UE. Essa è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. Come tale è un'autorità pubblica, caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del proprio operato, così come richiesto dal regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010.

Ai sensi dell'art. 2, comma 634, della legge n. 244/2007, l'ANSV è stata oggetto di riordino con il dPR 5 ottobre 2010 n. 189. Quest'ultimo, in particolare, ha ridotto il numero dei componenti degli Organi, dettato disposizioni per la riduzione del numero dei dirigenti previsti dalla dotazione organica, nonché modificato le competenze degli Organi stessi. Tale dPR prevede, in particolare, tre Organi (Presidente, Collegio, Collegio dei revisori dei conti) ed un Direttore generale.

Le competenze tra Presidente, Collegio e Direttore generale risultano così ripartite.

#### *Presidente*

Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'Agencia, sovrintende alla sua attività, convoca e presiede le riunioni del Collegio, fissandone l'ordine del giorno. Il Presidente inoltre:

- a) sovrintende al coordinamento dell'attività investigativa, designa l'investigatore incaricato e, nel caso di inchieste di sicurezza condotte da Stati stranieri, il rappresentante accreditato;
- b) esercita i poteri di delega previsti dall'articolo 9, comma 4, lettera c), del decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, nonché, sentita l'amministrazione vigilante qualora si tratti di Stati non appartenenti all'Unione europea, dalle previsioni 5.1 e 5.1.1 dell'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con il decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561;
- c) può accettare la delega da parte di uno Stato straniero allo svolgimento di una inchiesta di sicurezza;
- d) mantiene i rapporti con l'autorità giudiziaria e con le altre autorità nazionali e straniere;
- e) conclude le convenzioni previste dall'articolo 9, comma 4, del decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66.

*Collegio* (composto da tre membri)

Il Collegio provvede, in particolare a:

- a) fissare le linee programmatiche e di indirizzo per lo svolgimento delle attività di inchiesta e degli altri compiti istituzionali dell'Agenzia;
- b) predisporre il rapporto informativo annuale al Presidente del Consiglio dei Ministri e disporre la diffusione ai soggetti interessati;
- c) conferire incarichi di studio, di indagine e di consulenza tecnica e giuridica;
- d) approvare i bilanci dell'Agenzia;
- e) deliberare le relazioni ed i rapporti predisposti dagli investigatori sulle inchieste svolte;
- f) deliberare i regolamenti concernenti l'organizzazione interna e il funzionamento dell'Agenzia.

*Direttore generale*

È nominato dal Presidente, previa delibera del Collegio. Il trattamento giuridico e economico del Direttore generale è approvato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze. Egli è a capo degli uffici dell'Agenzia ed interviene, senza diritto di voto, alle riunioni del Collegio, al quale propone l'adozione dei provvedimenti che ritenga necessari.

Il Direttore generale, inoltre:

- a) conformemente alle direttive del Collegio, cura l'esecuzione delle delibere;
- b) formula proposte ed esprime pareri al Presidente e al Collegio;
- c) coordina l'attività degli uffici e adotta i provvedimenti relativi al personale;
- d) esercita i poteri di spesa secondo le direttive del Collegio;
- e) dirige, controlla e coordina l'attività dei responsabili dei procedimenti amministrativi, anche con potere di sostituzione in caso di inerzia;
- f) fatto salvo quanto previsto dall'articolo 3, comma 2, lettera a), del dPR n. 189/2010, svolge attività di organizzazione e di gestione del personale e di gestione dei rapporti sindacali e di lavoro;
- g) esegue compiti specifici stabiliti dal Collegio.

## **2.2. Cosa facciamo**

In virtù delle disposizioni di legge – d.lgs. n. 66/1999, come modificato dal regolamento UE n. 996/2010 – l'ANSV è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. Ad essa sono demandati sostanzialmente i seguenti compiti:

- a) svolgere, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le

opportune raccomandazioni di sicurezza; lo scopo delle inchieste in questione è di identificare le cause degli eventi, al fine di evitarne il ripetersi;

- b) svolgere attività di studio e di indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.

Proprio perché si tratta di un'autorità investigativa, all'ANSV non sono demandati compiti di regolazione, controllo e gestione del sistema aviazione civile, che rientrano tra le competenze di altri soggetti aeronautici, principalmente identificabili nei seguenti: ENAC, ENAV S.p.A., Aero Club d'Italia, gestori aeroportuali.

Con il decreto legislativo 2 maggio 2006 n. 213 all'ANSV è stato attribuito anche il compito di istituire e gestire il “Sistema di segnalazione volontaria” (*voluntary report*), di cui alla direttiva comunitaria 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, oggi sostituita dal regolamento UE n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014<sup>3</sup>. L'entrata in vigore del regolamento UE n. 376/2014 ha comportato l'avvio di un processo di riorganizzazione interna del predetto “Sistema di segnalazione volontaria”, conclusosi, nel 2017, con l'approvazione del “Regolamento ANSV per il trattamento delle segnalazioni spontanee”, che ha sostituito il precedente “Regolamento ANSV per il trattamento delle segnalazioni volontarie”.

### **2.3. Come operiamo**

Le modalità di operare dell'ANSV sono delineate prevalentemente dall'ordinamento internazionale (Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale e Doc ICAO ivi richiamati) e UE (regolamento UE n. 996/2010), che dettano disposizioni dettagliate in materia di inchieste di sicurezza.

Tali disposizioni comportano – nel rispetto dei diversi ruoli ed a condizione che non sorgano conflitti di interesse con l'inchiesta di sicurezza – uno stretto interagire con molteplici soggetti, al fine di assicurare una più efficace azione di prevenzione. Tali soggetti si possono principalmente identificare con i seguenti.

*Soggetti istituzionali:* Commissione europea, EASA (European Aviation Safety Agency), Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA), autorità

---

<sup>3</sup> Regolamento UE n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti CE n. 1321/2007 e CE n. 1330/2007 della Commissione.

investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, autorità nazionali dell'aviazione civile, fornitori dei servizi della navigazione aerea.

*Soggetti non istituzionali:* 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.

Nello svolgimento della propria attività investigativa, l'ANSV si può trovare ad interagire anche con l'autorità giudiziaria, nei casi in cui quest'ultima abbia aperto una propria indagine per l'accertamento di eventuali responsabilità in ordine all'accadimento di un evento aeronautico.

Per una dettagliata esamina dell'attività svolta dall'ANSV si rinvia al “Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia”, che annualmente viene pubblicato nel sito web istituzionale ([www.ansv.it](http://www.ansv.it)).

## SEZIONE 3

### IDENTITÀ

#### 3.1. L'amministrazione "in cifre"

Di seguito vengono riportati i dati più significativi relativi alle risorse umane e finanziarie di cui l'ANSV dispone. Come già rappresentato, per una più ampia esposizione si rinvia al "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia", che annualmente viene pubblicato nel sito web istituzionale ([www.ansv.it](http://www.ansv.it)).

##### 3.1.1. Risorse umane

A fronte di un ruolo viepiù crescente 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 e comprendente, tra l'altro, 12 funzionari tecnici investigatori e 3 dirigenti) si è scesi, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

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

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio alla fine del 2017 erano però soltanto 16. Delle citate 16 unità di personale, soltanto due erano tecnici 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 tecnici investigatori. Le predette unità di personale militare, dopo aver ricevuto, con corsi in Italia ed all'estero, una adeguata, ancorché accelerata, formazione specifica per lo svolgimento dell'attività investigativa in campo civile, coerente con le linee guida in materia emanate dall'ICAO, sono diventate pienamente operative sul finire del secondo semestre dell'anno 2015.

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 coinvolgono aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell’aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali inerenti alle tematiche attinenti all’attività istituzionale.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l’area tecnica-economica-amministrativa del personale presenta una situazione di criticità, in quanto i dipendenti attualmente in servizio devono assolvere a funzioni che – per la natura degli obblighi di legge, per la complessità delle procedure, per le tempistiche richieste, ecc. – sono identiche a quelle gravanti su pubbliche amministrazioni con dotazioni organiche ben più consistenti.

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 ha consentito all’ANSV di sostituire tutto il personale cessato a vario titolo dal servizio e quindi di reintegrare e completare la dotazione organica relativa ai tecnici investigatori. Ciò non di meno, proprio a seguito delle iniziative assunte, l’ANSV è stata autorizzata dalle Amministrazioni competenti ad avviare, nel triennio 2015-2017, previo esperimento delle prescritte procedure di mobilità, le procedure per il reclutamento di due funzionari tecnici investigatori a tempo indeterminato, di cui uno con rapporto di lavoro a tempo pieno e uno con rapporto di lavoro a tempo parziale nella misura del 90%.

Resta comunque valido quanto già sottolineato dall’ANSV nei precedenti Piani della *performance*, cioè la necessità di pervenire alla normalizzazione della situazione dell’ANSV stessa, attraverso:

- a) l'aumento delle unità di personale in servizio presso l'ANSV, favorendo il completamento dell'organico dei tecnici investigatori, tramite la previsione di una deroga alla normativa vigente in materia di *turnover*;
- b) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

Non va infatti dimenticato che secondo il legislatore dell'Unione europea «Le autorità investigative per la sicurezza [in Italia, appunto, l'ANSV] sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.» (*considerando* n. 15 del regolamento UE n. 996/2010).

Conseguentemente, sempre secondo lo stesso legislatore dell'Unione europea, l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile deve essere «dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.» (art. 4, paragrafo 6, del medesimo regolamento UE n. 996/2010).

### *3.1.2. Risorse finanziarie*

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.

### *3.1.3. Contenimento della spesa pubblica*

Pur condividendo l'intento di generale contrazione della spesa pubblica perseguito dal legislatore nazionale, è bene evidenziare che le diverse misure previste dalla vigente normativa per il contenimento della spesa pubblica pongono dei limiti che risultano 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 evidenziare che l'ANSV – come documentato dalle relazioni della Corte dei conti – ha sempre gestito oculatamente i suddetti trasferimenti, per cui non è possibile comprimere ulteriormente la spesa, a meno di non compromettere il regolare svolgimento delle funzioni

assegnate all'ANSV. Va a questo proposito detto che la politica dei tagli lineari ha penalizzato oltre ogni ragionevole limite l'ANSV.

#### *3.1.4. Considerazioni riassuntive*

Al fine di evitare penalizzazioni all'assolvimento dei compiti di istituto dell'ANSV ed assicurare il pieno rispetto del dettato internazionale e UE in materia di inchieste di sicurezza diventa quindi improcrastinabile il più volte richiesto intervento del legislatore nazionale, che favorisca il rapido completamento degli organici dell'ANSV, l'avvicendamento del personale cessato dal servizio e l'adeguamento delle risorse finanziarie.

### **3.2. Mandato istituzionale e Missione**

Il mandato istituzionale dell'ANSV si desume dalle disposizioni di legge presenti principalmente nelle seguenti fonti normative: decreto legislativo n. 66/1999, regolamento UE n. 996/2010.

- Art. 1, comma 1, decreto legislativo n. 66/1999: «1. È istituita l'Agencia nazionale per la sicurezza del volo, di seguito denominata Agencia, sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con compiti in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile [omissis]».
- Art. 3, comma 2, decreto legislativo n. 66/1999: «2. L'Agencia compie attività di studio e di indagine, formulando raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea e a prevenire incidenti e inconvenienti aeronautici.».
- Art. 4, paragrafi 1/4, regolamento UE n. 996/2010: «1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte o vigilate, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità [omissis]. 2. Tale autorità è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche competenti in materia di aeronavigabilità, certificazione, operazioni di volo, manutenzione, rilascio delle licenze, controllo del traffico aereo o gestione degli aerodromi e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o finalità possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività. 3. L'autorità investigativa per la sicurezza, nello svolgimento delle inchieste di sicurezza, non sollecita né riceve istruzioni da alcun soggetto esterno e gode di autorità illimitata sulla condotta delle inchieste di sicurezza. 4. I compiti affidati all'autorità investigativa per la sicurezza possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza aerea, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti, nella misura in cui tali attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, amministrativo o normativo.».

Le modalità di operare dell'ANSV sono delineate prevalentemente dall'ordinamento internazionale (Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale) e dell'Unione europea (regolamento UE n. 996/2010), che dettano disposizioni dettagliate in materia di inchieste di sicurezza.

Dall'esame del mandato istituzionale si può desumere la "Missione" dell'ANSV, che rappresenta la sua ragion d'essere e che si può identificare con la «tutela della pubblica incolumità», attraverso lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, nei limiti del mandato ad essa assegnato.

### 3.3. Albero della *performance*

<b>MANDATO ISTITUZIONALE</b>		
Desunto dalla disposizioni di legge richiamate al paragrafo 3.2.		
<b>MISSIONE</b>		
Tutela della pubblica incolumità, attraverso lo svolgimento di una efficace azione di prevenzione in campo aeronautico, nei limiti del mandato assegnato.		
<b>INTERPRETAZIONE DEL MANDATO</b>		
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.		
<b>AREA STRATEGICA 1</b>	<b>AREA STRATEGICA 2</b>	<b>AREA STRATEGICA 3</b>
Inchieste di competenza ANSV.	Inchieste svolte da altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Attività di studio e di indagine (compatibilmente con la disponibilità delle risorse).
<b>AREA STRATEGICA 4</b>		<b>AREA STRATEGICA 5</b>
Laboratori tecnologici		Continuare ad assicurare trasparenza all'attività dell'ANSV a fini di prevenzione.

## SEZIONE 4

### ANALISI DEL CONTESTO

#### 4.1. Analisi del contesto esterno

Il principale contesto di riferimento dell'azione dell'ANSV è quello aeronautico, che si caratterizza, in generale, per i due seguenti aspetti:

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

Sotto il profilo più strettamente attinente alla sicurezza del volo ed alla relativa attività di prevenzione, si identificano sostanzialmente tre comparti, con connotazioni molto differenti tra loro.

Il *comparto dell'aviazione commerciale*: si tratta del comparto che interessa maggiormente gli utenti del trasporto aereo, per il considerevole volume di passeggeri movimentati quotidianamente.

Il *comparto del lavoro aereo*: si caratterizza principalmente per i critici contesti operativi nei quali gli aeromobili sono spesso chiamati ad operare. In tale comparto rientrano infatti attività eterogenee, come ad esempio l'attività anti-incendio boschivo, il trasporto di materiali al gancio, lo spargimento di sostanze, la fotografia aerea, la pubblicità aerea, ecc. La tipologia di attività svolte in questo comparto riveste grande importanza per la collettività, ma generalmente non desta in quest'ultima lo stesso interesse che desta il comparto dell'aviazione commerciale.

Il *comparto dell'aviazione turistico sportiva*: rientra in questo comparto l'attività di volo svolta unicamente a fini sportivi o ricreativi.

Nell'interagire con il comparto aeronautico, l'ANSV, come già evidenziato, si interfaccia con molteplici soggetti, al fine di assicurare una più efficace azione di prevenzione. Per l'elenco esemplificativo di tali soggetti si rimanda al paragrafo 2.3.

Nello svolgimento della propria azione, l'ANSV non può comunque prescindere dal contesto economico interno, che, nell'imporre la riduzione generalizzata delle spese delle pubbliche amministrazioni, finisce inevitabilmente per penalizzare l'operatività di amministrazioni la cui rilevanza, sotto il profilo del mandato istituzionale, è sancita da disposizioni dell'ordinamento internazionale e UE, come nel caso, appunto, dell'ANSV.

## 4.2. Analisi del contesto interno

L'analisi è orientata ad individuare i punti di forza e di debolezza dell'organizzazione, cioè le sue caratteristiche positive e le sue criticità interne. Nello svolgimento dell'analisi si è tenuto conto anche delle osservazioni formulate nel tempo dagli operatori del settore aeronautico.

### 4.2.1. Organizzazione

Il modello organizzativo vigente è stato adottato il 19 dicembre 2013, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2, comma 7, del decreto-legge 31 agosto 2013 n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013 n. 125, che fissava al 31 dicembre 2013 il termine entro il quale le pubbliche amministrazioni interessate dai decreti di riduzione delle dotazioni organiche avrebbero dovuto adottare i regolamenti di organizzazione secondo i rispettivi ordinamenti.

### 4.2.2. Risorse umane

La forte criticità di organico, pur temporaneamente mitigata dalla presa di servizio presso l'ANSV di personale in comando dell'Aeronautica militare, rappresenta un grave handicap per l'ANSV.

### 4.2.3. Risorse tecnologiche

Il patrimonio costituito dai laboratori tecnologici dell'ANSV, in particolare dei laboratori FDR-CVR<sup>4</sup>, rappresenta una importante risorsa per lo Stato italiano, spendibile in termini di immagine anche sul piano internazionale, come testimoniano, peraltro, le richieste di potersi avvalere dell'ausilio dei laboratori ANSV provenienti da autorità investigative straniere per la sicurezza dell'aviazione civile.

Tali laboratori, tuttavia, richiedono investimenti significativi per garantirne il costante aggiornamento allo stato dell'arte.

Le capacità attuali dei laboratori dell'ANSV si possono così riassumere.

1. Estrazione dati dai registratori di volo (FDR/CVR), che equipaggiano la maggior parte degli aeromobili civili operanti in Italia. Tale attività presuppone una conoscenza approfondita degli apparati e avviene mediante specifici *accident tool kit*.
2. Estrazione dati dai registratori di volo (FDR/CVR), anche in condizioni di danneggiamento. Tale attività presuppone una conoscenza approfondita degli apparati e viene svolta mediante l'ausilio di specifici *accident tool kit* e di ulteriori apparecchiature di laboratorio (forno industriale, multimetro digitale, calibri, attrezzi per il taglio, pennelli con setole in fibra di vetro, ecc.).

---

<sup>4</sup> 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.

3. Estrazione dati da apparati non protetti e atti alla registrazione di parametri di volo. È il caso degli apparati basati sul sistema di localizzazione GNSS<sup>5</sup> e di alcune unità avioniche di gestione dei propulsori. Tali attività si svolgono acquisendo, di volta in volta, specifica conoscenza dell'apparato e mediante attrezzature di laboratorio.

4. *De-noise* di tracce audio contenute nei CVR ai fini della comprensione delle comunicazioni. Tale attività si svolge partendo dalla conoscenza degli aeromobili, degli apparati da cui provengono le tracce e della fisica delle onde sonore. Vengono utilizzati software di natura commerciale.

5. *Spectrum analysis* delle tracce audio provenienti da qualsivoglia fonte (CVR, video, registrazioni di altra natura) ai fini della valutazione dell'efficienza o meno degli organi rotanti presenti sull'aeromobile. Questi, difatti, emettono a specifiche frequenze che vengono investigate. Tale attività si svolge partendo dalla conoscenza degli aeromobili e degli apparati da cui provengono le tracce e della fisica delle onde sonore. Vengono utilizzati software di natura commerciale.

6. Analisi dei dati di volo provenienti da apparati FDR. Tale attività viene svolta partendo dalla conoscenza degli aeromobili e degli apparati da cui provengono i dati, unitamente alle conoscenze specifiche ingegneristiche e/o di navigazione aerea. Sono necessari software di analisi specifici per le *accident investigation*. Questi, per via del carico computazionale, operano su potenti *workstation* dedicate.

7. Analisi dei dati di volo provenienti da apparati non protetti. Tale attività viene svolta partendo dalla conoscenza degli aeromobili e degli apparati da cui provengono i dati, unitamente alle conoscenze specifiche ingegneristiche e/o di navigazione aerea. Vengono utilizzati software commerciali.

8. *Failure analysis* di componenti meccanici. Nel dettaglio è possibile eseguire presso i laboratori dell'ANSV l'analisi dei danneggiamenti delle parti meccaniche degli aeromobili mediante le seguenti tecniche: osservazione visiva, microscopia ottica, video-endoscopia, test di durezza. L'esecuzione di tali prove richiede, oltre al possesso delle attrezzature necessarie, conoscenza delle strutture aeronautiche, scienza dei materiali e delle pratiche di laboratorio.

I laboratori dell'ANSV, fin dalla loro istituzione, sono stati continuamente oggetto di investimenti, al fine di assicurarne il mantenimento allo stato dell'arte e amplificarne le capacità di analisi. In tale contesto, l'ANSV si è prefissa, per il 2018, i seguenti obiettivi:

- acquisire una HHMPI (Handheld Multipurpose Interface)<sup>6</sup> capace di fornire la necessaria ridondanza sui registratori di volo L3com FA2100 (in assoluto i più diffusi al mondo) e, contestualmente, di ampliare le capacità dell'ANSV, come quelle necessarie per la lettura

---

<sup>5</sup> GNSS: Global Navigation Satellite System.

<sup>6</sup> La HHMPI è uno strumento multiuso per lo scarico dei dati da tutti i più diffusi registratori di volo in condizioni di assenza di danneggiamento. Tale unità è portatile e consente dunque anche lo svolgimento dell'attività presso il luogo dell'evento oggetto di inchiesta.

dei QAR (Quick Access Recorder) della L3com e dei registratori di volo FA5000 L3com e del nuovo standard Honeywell HFR5;

- assicurare l'aggiornamento tecnologico del microscopio ottico già in dotazione.

#### *4.2.4. Procedure*

Alla luce delle novità introdotte dal DPR n. 189/2010 e dal regolamento UE n. 996/2010, nonché in relazione alla consolidata esperienza acquisita sul campo e alle verifiche periodiche effettuate, tramite *audit* e *peer review*, rispettivamente dall'ICAO e dall'ENCASIA, l'ANSV, nel 2017, ha ritenuto opportuno adottare alcune nuove procedure e linee guida finalizzate, principalmente, alla razionalizzazione dello svolgimento dell'attività investigativa, con conseguenti positive ricadute a livello di standardizzazione con le altre omologhe autorità investigative della UE, di riduzione dell'arretrato e di contenimento dei costi. In tale contesto pare opportuno segnalare, in particolare, l'adozione di linee programmatiche per l'attività d'inchiesta (integrate dalla relative procedure attuative) e l'adozione di linee programmatiche per l'attività d'inchiesta nel caso di eventi occorsi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo (VDS).

#### *4.2.5 Digitalizzazione*

La piena attivazione del protocollo informatico e del sistema per la gestione informatica dei documenti, dei flussi documentali e degli archivi ha consentito all'ANSV di migliorare sensibilmente la propria efficienza, anche nella gestione della documentazione relativa alle inchieste di sicurezza.

La digitalizzazione si sta quindi dimostrando una risorsa strategica e nodale per assicurare il buon andamento di tutti i processi gestiti dall'ANSV.

## **SEZIONE 5**

### **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.

Si ritiene comunque necessario sottolineare – in linea con quanto riportato nella relazione programmatica del Commissario straordinario allegata al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2018 – che i vincoli di vario genere introdotti negli ultimi anni dai provvedimenti di contenimento della spesa pubblica (che hanno ridotto significativamente gli stanziamenti di bilancio da parte dello Stato a favore degli enti pubblici e sostanzialmente bloccato le assunzioni nel pubblico impiego) rendono molto ardua una puntuale programmazione non solo nel medio-lungo termine, ma anche nel breve termine. Questa affermazione vale anche e soprattutto proprio per l'ANSV, che già all'indomani della sua istituzione si è trovata, a seguito dei citati vincoli imposti dai provvedimenti di contenimento della spesa pubblica, nella impossibilità di avere un quadro stabilizzato delle proprie entrate, dipendendo, queste ultime, unicamente dallo stanziamento dello Stato. Una situazione del genere, riconducibile a variabili indipendenti dall'ANSV, non consente, conseguentemente, una programmazione di ampio respiro. In tale contesto va anzi segnalato, come già detto in precedenza, che proprio la grave criticità di organico ha costretto l'ANSV a ridimensionare fortemente, rispetto al passato, i propri obiettivi.

Ciò premesso, gli obiettivi strategici per l'ANSV da conseguire alla fine del triennio di riferimento del “Piano della *performance* 2018-2020” si possono così definire.

**AREA STRATEGICA 1:** inchieste di competenza ANSV.

*Obiettivo strategico:* compatibilmente con la criticità di organico, 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, 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.

**AREA STRATEGICA 3:** attività di studio e di indagine.

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

**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 assicurare il mantenimento dello 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 – 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.

L'attuale situazione in cui versa l'ANSV a causa della criticità di organico non consente alla stessa di definire obiettivi strategici di più ampio respiro diversi da quelli sopra rappresentati.

## SEZIONE 6

### DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI

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

#### 6.1. Obiettivi assegnati al personale dirigenziale

Come già evidenziato, l'ANSV continua a non disporre di dirigenti.

Nel momento in cui questi ultimi saranno assunti (ipotesi quest'ultima alquanto improbabile almeno nel breve-medio termine), il "Piano della *performance*" sarà integrato, includendo le schede degli obiettivi assegnati ai dirigenti, con l'indicazione del peso assegnato a ciascun obiettivo.

Ciò non di meno, nelle more della realizzazione dei richiamati presupposti, si ritiene comunque opportuno delineare 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 – ritiene indispensabile raggiungere annualmente nel triennio di riferimento (2018-2020).

Gli obiettivi in questione (vedi tabella successiva) vanno quindi sostanzialmente intesi come obiettivi di ente per ogni anno del triennio di riferimento, al cui perseguimento contribuisce 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 assolva allo svolgimento di compiti di supporto logistico/di funzionamento o di compiti di istituto in senso stretto – diventa parte attiva per assicurare il raggiungimento degli obiettivi in questione.

Nel definire i suddetti obiettivi si è tenuto conto della situazione dell'organico.

## TABELLA OBIETTIVI OPERATIVI DA CONSEGUIRE ANNUALMENTE NEL TRIENNIO 2018-2020

OBIETTIVO OPERATIVO	INDICE NUMERICO	ARCO TEMPORALE	PERSONALE COINVOLTO
Completamento inchieste di sicurezza.	Almeno 15 inchieste.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Completamento inchieste di sicurezza.	Revisione di almeno il 50% dei fascicoli di inchiesta risultanti attivi, secondo le Linee programmatiche per l'attività d'inchiesta e relative procedure attuative, integrate dalle modalità di dettaglio e operative indicate dal Presidente.	1 genn.-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 in almeno il 40% delle inchieste notificate all'ANSV da 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 50% degli obiettivi prefissi.	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.

## SEZIONE 7

### IL PROCESSO SEGUITO E LE AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA *PERFORMANCE*

#### 7.1. Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano

Il “Piano della *performance* 2018-2020” è stato redatto dall’organo di indirizzo politico-amministrativo, sulla base del principio di gradualità e sarà dunque oggetto di revisione periodica, quando se ne presenti la effettiva necessità, compatibilmente con le limitate risorse umane di cui dispone l’ANSV e la necessità di assolvere, in via prioritaria, i delicati compiti di istituto.

#### 7.2. Coerenza con la programmazione economico-finanziaria e di bilancio

La predisposizione del presente “Piano della *performance*” ha tenuto conto dei limiti imposti dalla programmazione economico-finanziaria. In particolare, il “Piano della *performance*” trova un raccordo con la relazione programmatica del Commissario straordinario al bilancio di previsione relativo all’esercizio finanziario dell’anno 2018.

La redazione e la revisione del “Piano della *performance*” saranno quindi in linea con la suddetta relazione programmatica (documento allegato al bilancio).

In particolare, indicativamente non oltre la prima quindicina di novembre di ogni anno saranno messi a punto dal Presidente e dal Direttore generale gli obiettivi che poi il Presidente farà propri in sede di predisposizione della relazione programmatica al bilancio di previsione per l’esercizio finanziario dell’anno successivo, tenendo conto delle risorse umane e finanziarie disponibili.

Tali obiettivi saranno quindi sottoposti, indicativamente entro la seconda quindicina di novembre di ogni anno, all’esame del Collegio in sede di approvazione del bilancio di previsione per l’esercizio finanziario dell’anno successivo. Una volta approvati, essi costituiranno il riferimento per la predisposizione del “Piano della *performance*”, che sarà definito ed approvato entro il mese di gennaio dell’anno successivo.

#### 7.3. Azioni per il miglioramento del Ciclo di gestione della *performance*

Per migliorare il Ciclo di gestione della *performance* l’ANSV ha programmato periodici incontri tra l’OIV, il Presidente ed il Direttore generale, al fine di:

- verificare periodicamente lo stato di raggiungimento degli obiettivi previsti nel “Piano della *performance*”;
- individuare le iniziative più adeguate, compatibilmente con le risorse disponibili, per rimuovere o ridurre le criticità che impediscano il pieno raggiungimento degli obiettivi;

- effettuare un confronto con gli indicatori dell'anno precedente.

## **SEZIONE 8**

### **IL PIANO DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA**

#### **8.1. Le iniziative intraprese.**

In applicazione della legge 6 novembre 2012 n. 190 recante “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”, nonché della circolare n. 1 del 25 gennaio 2013 del Dipartimento della funzione pubblica, l’ANSV ha tempestivamente nominato il responsabile della prevenzione della corruzione con la deliberazione del Collegio n. 14/2013 del 28 marzo 2013. Successivamente, con la deliberazione commissariale n. 5/2016 del 29 settembre 2016, si è proceduto, in ossequio alle disposizioni di legge, ad integrare in un unico soggetto i compiti riguardanti la prevenzione della corruzione e la trasparenza, nominando il Direttore generale dell’ANSV Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Il 30 gennaio 2017, con la deliberazione commissariale n. 3/2017, è stato adottato il “Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2017-2019”, che contiene, come previsto, una sezione “Trasparenza”, di cui si è tenuto conto nella redazione del presente Piano<sup>7</sup>.

Va osservato che il ridotto numero di unità di personale in servizio facilita l’attività di diffusione della cultura della legalità e della correttezza comportamentale, in quanto vi è un costante contatto, in forma diretta, tra il Direttore generale e tutti i funzionari, compresi quelli operanti nei settori potenzialmente più esposti alle dinamiche del fenomeno della corruzione.

In tema di valori etici e disciplinari, peraltro, sin dal mese di maggio dell’anno 2011 l’ANSV ha dato informazione a ciascun dipendente dell’avvenuta pubblicazione, sia nel sito internet istituzionale, sia nella relativa sezione della rete interna, del codice disciplinare e di comportamento dei dipendenti, allo scopo di diffonderne i contenuti e di sensibilizzare il personale sui principi in argomento, sanciti dalla relativa normativa e dai contratti di riferimento.

Con la deliberazione del Collegio n. 1/2015 del 22 gennaio 2015 è stato adottato il “Codice di comportamento del personale dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo”, reso disponibile nel sito web [www.ansv.it](http://www.ansv.it), nella cartella “amministrazione trasparente”.

---

<sup>7</sup> Alla data di adozione del presente “Piano della *performance* 2018-2020” è in via di predisposizione il “Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2018-2020”, che contiene, come previsto, una sezione “Trasparenza”.