

PIANO DELLA *PERFORMANCE* 2016-2018
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.....	3
2.1. Chi siamo.....	3
2.2. Cosa facciamo.....	4
2.3. Come operiamo.....	5
3. Identità.....	7
3.1. L'amministrazione "in cifre".....	7
3.1.1. Risorse umane.....	7
3.1.2. Risorse finanziarie.....	9
3.1.3. Contenimento della spesa pubblica	10
3.1.4. Considerazioni riassuntive.....	10
3.2. Mandato istituzionale e Missione.....	10
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.....	17
4.2.5. Digitalizzazione	17
5. Obiettivi strategici.....	18
6. Dagli obiettivi strategici agli obiettivi operativi.....	20
6.1. Obiettivi assegnati al personale dirigenziale.....	20
7. Il processo seguito e le azioni di miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i>	22
7.1. Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano.....	22
7.2. Coerenza con la programmazione economico-finanziaria e di bilancio.....	22
7.3. Azioni per il miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i>	22
8. Il piano della prevenzione della corruzione.....	24
8.1. Le iniziative intraprese	24

SEZIONE 1

PRESENTAZIONE

A oltre quindici 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 positivo e riconosciuto contributo per migliorare i livelli di sicurezza del volo.

Tuttavia essa soffre di una grossa criticità: la forte carenza di organico a fronte dei delicati e crescenti compiti da svolgere. Alla forte criticità di organico si è 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 alla grande passione, alla elevata professionalità ed 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.

Il “Piano della *performance*” predisposto è condizionato conseguentemente dalla criticità 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.

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.

Ciò premesso, va 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’attività investigativa, presenta delle connotazioni particolari che la differenziano in maniera significativa dagli altri enti pubblici.

Il Presidente
(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 comunitario. 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. Tali soggetti si sono insediati nel luglio 2011.

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. 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 si identifica con 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 2014¹. 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".

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

¹ 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.

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.

Nel corso del 2015 l'ANSV ha ricevuto complessivamente 3553 segnalazioni di eventi afferenti la sicurezza del volo, comprese quelle riguardanti eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale (per aeromobili di interesse nazionale si intendono quelli immatricolati in Italia, quelli di progettazione/costruzione italiana e quelli eserciti da operatori italiani).

A fronte del suddetto numero complessivo di segnalazioni, l'ANSV ha aperto 52 inchieste di sicurezza per incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia² ed ha accreditato propri investigatori in 20 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri per incidenti/inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse nazionale.

Sempre nel 2015 l'ANSV ha completato 18 relazioni finali d'inchiesta ed emanato – a fini di prevenzione – 8 raccomandazioni di sicurezza, tre delle quali correlate all'attività di studio su specifiche tematiche concernenti la sicurezza del volo. Sempre con riferimento all'attività di studio a fini di prevenzione, va evidenziato che l'ANSV, all'inizio del 2016, ha emesso cinque raccomandazioni di sicurezza finalizzate a mitigare la problematica delle interferenze tra mezzi aerei a pilotaggio remoto (*unmanned*) e aeromobili *manned* (cioè con piloti a bordo). Le raccomandazioni di sicurezza in questione, che hanno riscosso notevole apprezzamento ed interesse in ambito UE, scaturiscono da un lavoro di studio e di analisi delle segnalazioni ricevute dall'ANSV su questa tipologia di eventi, il cui dato numerico complessivo del 2015 (18 segnalazioni) ha registrato un deciso incremento rispetto a quello degli anni precedenti. La maggior parte degli eventi segnalati è occorsa in aree “sensibili” per l'attività di volo, cioè in prossimità di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale o dei rispettivi sentieri di avvicinamento.

² Ad integrazione della informazione fornita va aggiunto che, in altri 7 casi, configurabili come incidenti/inconvenienti gravi, che hanno visto coinvolti aeromobili storici, aeromobili autocostruiti ed aeromobili a pilotaggio remoto (APR) con massa operativa non superiore a 150 kg, l'ANSV non ha aperto una inchiesta di sicurezza, avvalendosi della facoltà consentita in tal senso dall'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

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. Per una più ampia esposizione si rinvia al "Rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia – Anno 2015" pubblicato nel sito web istituzionale (www.ansv.it).

3.1.1. Risorse umane

A fronte di un ruolo viepiù crescente nel panorama nazionale e comunitario dell'ANSV, la sua dotazione organica è stata progressivamente erosa, a seguito dei numerosi interventi legislativi volti al contenimento delle spese della pubblica amministrazione. Da una dotazione organica iniziale di 55 unità di personale (prevista dal decreto legislativo n. 66/1999 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, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio all'inizio del 2016 erano però soltanto 19. Delle 19 unità di personale, soltanto tre erano tecnici investigatori³ (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

³ Uno dei tre tecnici investigatori, in realtà, non presta più servizio presso l'ANSV, in quanto vincitore di selezione presso un organismo UE, dove presta servizio: lo stesso è stato conseguentemente posto in aspettativa senza retribuzione sino al 31 maggio 2016. Anche un funzionario amministrativo non presta servizio, in quanto in comando presso altra Amministrazione.

investigativa in campo civile, coerente con le linee guida in materia emanate dall'ICAO⁴, 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 coinvolgano aeromobili di interesse italiano svolte dalle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile di altri Stati, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e a tutela dello Stato italiano, dei suoi cittadini e dei suoi operatori;
- assicurare la propria presenza nelle competenti sedi istituzionali internazionali ed europee, al fine di apportare un contributo di esperienza e di professionalità nei processi decisionali inerenti le 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 consistenti⁵.

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,

⁴ L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita con la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 1944).

⁵ È paradossale e deprimente dover rilevare che proprio nel momento in cui in Italia si invoca, da più parti, la “semplificazione burocratica”, aumentino, invece, a dismisura, anche per gli enti di ridotte dimensioni come l'ANSV, le incombenze burocratiche, senza peraltro che queste ultime producano, come risultato, alcun significativo valore aggiunto. Emblematico, al riguardo, è il caso delle incombenze spropositate e spesso ripetitive imposte dalla normativa in materia di trasparenza e anticorruzione, che stanno finendo per monopolizzare l'attività degli enti pubblici a danno dell'assolvimento dei compiti di istituto.

al reclutamento di unità di personale da impiegare come tecnici investigatori. Purtroppo, la vigente normativa in materia di *turnover* non consente all'ANSV di sostituire tutto il personale cessato a vario titolo dal servizio e quindi di reintegrare e completare la dotazione organica relativa ai tecnici investigatori. Ciò non di meno, proprio a seguito delle iniziative assunte, l'ANSV è stata autorizzata, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 dicembre 2015, a:

- avviare, nel triennio 2015-2017, procedure per il reclutamento di un funzionario tecnico investigatore;
- assumere, a tempo indeterminato, un dirigente tecnico (quello già a suo tempo vincitore del relativo concorso pubblico⁶).

Resta comunque valido quanto già sottolineato dall'ANSV nei precedenti Piani della *performance*, cioè la necessità di pervenire ad una rapida 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 blocco del *turnover*;
- b) la rimozione di quelle limitazioni normative che penalizzano oltre ogni ragionevole limite alcune tipologie di spesa che sono strategiche per l'assolvimento dei compiti di istituto.

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

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

3.1.2. Risorse finanziarie

Per quanto concerne la situazione finanziaria, va segnalato che nel 2015 il totale dei trasferimenti dallo Stato (unica entrata dell'ANSV) si è attestato a 4.466.318,00 euro (di cui 4.295.902,00 euro

⁶ Il citato vincitore di concorso presta attualmente servizio presso un organismo UE; con la determinazione del Direttore generale ANSV n. 29/2016 del 5 aprile 2016 l'interessato è stato dichiarato decaduto dal diritto di costituzione del rapporto di impiego con la stessa ANSV, non essendosi presentato, in data 1° aprile 2016, per l'assunzione in servizio e non avendo fatto pervenire, al riguardo, alcuna comunicazione.

per spese di natura obbligatoria e 170.416,00 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

L'aumento del trasferimento per spese obbligatorie, rispetto allo scorso anno, è stato effettuato, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, in relazione ai maggiori oneri da sostenere per il personale militare dell'Aeronautica militare in comando presso l'ANSV ed ha consentito di stabilizzare un quadro di sostanziale equilibrio nel bilancio della stessa ANSV.

Nel 2016 l'entità del trasferimento dallo Stato dovrebbe essere di poco inferiore a quella del 2015. 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 comunitario in materia di inchieste di sicurezza diventa quindi improcrastinabile un 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'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, di seguito denominata Agenzia, 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'Agenzia 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*

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

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 comunitario, 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 grossissimo problema per l'ANSV. In particolare, la riduzione progressiva del personale tecnico investigativo in organico è preoccupante, a fronte di un incremento degli eventi oggetto di analisi o di inchiesta da parte dell'ANSV.

Per contro va rilevato – come già evidenziato nella “Presentazione” – che i più che positivi risultati sino ad oggi conseguiti dall'ANSV sul piano nazionale ed internazionale sono prevalentemente ascrivibili alla grande passione, alla elevata professionalità ed 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.

4.2.3. Risorse tecnologiche

Il patrimonio costituito dai laboratori tecnologici dell'ANSV, in particolare dei laboratori FDR-CVR⁷, 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.

⁷ 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.

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.).
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 GNSS⁸ 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.

⁸ GNSS: Global Navigation Satellite System.

I laboratori dell'ANSV, fin dalla loro istituzione, sono stati continuamente oggetto di investimenti, al fine di mantenerne ed amplificarne le capacità di analisi. Nel tempo si sono registrate due fasi fondamentali di potenziamento, volte principalmente all'implementazione della capacità di decodifica dei registratori di volo in condizioni di efficienza e in condizioni di danneggiamento. La seconda di queste due fasi ha consentito, inoltre, l'implementazione di strumentazioni volte all'espletamento di una *failure analysis* di componenti meccanici basata su osservazioni visive, in microscopia ottica e mediante video-endoscopia.

Nel 2015 sono stati eseguiti diversi interventi volti al mantenimento ed ammodernamento delle capacità tecniche già in essere presso l'ANSV, tra i quali si ricorda:

- aggiornamento del software ROSE (Read-Out Support Equipment), utile alla decodifica dei registratori di volo L3.com, tra i più diffusi nell'aviazione commerciale;
- aggiornamento di una delle due *workstation* di lavoro per l'analisi dei dati provenienti dai registratori di volo.

Nel contempo, è stata realizzata una importante acquisizione riguardante il *software* di decodifica, analisi ed animazione dei dati provenienti da FDR o, in generale, registrati in volo. È stato infatti acquisito il Flight Analysis System (FAS) della Plane Sciences. Tale strumento rappresenta un notevole passo in avanti in termini di velocità di elaborazione dei dati, facilità di interazione con il *tool* di analisi, facilità di interazione e realismo dei moduli dedicati alle animazioni, potenzialità di condivisione dei risultati con i tecnici investigatori che commissionano le analisi.

Alla fine del 2015 è stato inoltre condotto uno studio circa l'incremento delle capacità dei laboratori dell'ANSV da effettuare nel biennio 2016 e 2017, compatibilmente con le risorse finanziarie che saranno assegnate. Tale studio è stato condotto a partire ed in armonia con gli investimenti già effettuati nel 2015 e si è concretizzato in un documento programmatico. Nel dettaglio ci si è posti l'obiettivo di:

- mantenere le capacità di decodifica e analisi dei registratori di volo imbarcati sugli aeromobili dell'aviazione commerciale più comuni;
- acquisire le capacità di decodifica ed analisi dei registratori di volo di nuova concezione presenti su Boeing B787 ed Airbus A380;
- acquisire sistematicamente la capacità di decodifica delle unità avioniche non protette, mediante, quando necessario, *spare unit* per effettuare test di lavoro;
- acquisire strumentazione idonea al ritrovamento tempestivo dei registratori di volo sommersi a seguito di ammaraggio;
- acquisire una nuova *workstation* di laboratorio in grado di sfruttare completamente le potenzialità del nuovo *software* di analisi dati di volo;

- acquisire nuovi strumenti per ampliare la capacità di *failure analysis* dei componenti meccanici;
- acquisire nuovi *software* per migliorare le capacità di *de-noising* ed analisi dello spettro dei file audio.

4.2.4. Procedure

Alla luce delle novità introdotte dal dPR n. 189/2010 e dal regolamento UE n. 996/2010, l'ANSV ha adottato nuove procedure ed una nuova modulistica da utilizzare per l'apertura delle inchieste di sicurezza.

Inoltre, alla luce di quanto stabilito dal d.lgs. n. 18/2013 – con il quale l'Italia ha dato attuazione a quanto previsto dall'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010, prevedendo la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento in questione – l'ANSV ha adottato, contestualmente all'entrata in vigore del medesimo d.lgs. n. 18/2013, delle specifiche linee guida per i propri tecnici investigatori, al fine di assicurare la corretta e coordinata applicazione della nuova normativa.

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 Presidente allegata al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2016 – 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 grossa 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*” 2016-2018” si possono così definire.

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

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

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

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

comunitario in materia, a garanzia di una obiettiva attività di prevenzione e del rispetto dei principi di reciprocità cui si ispirano i rapporti internazionali.

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

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

AREA STRATEGICA 4: laboratori tecnologici.

Obiettivo strategico: compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, continuare nell'aggiornamento dei laboratori tecnologici dell'ANSV, assicurando gli investimenti più urgenti per 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 e finanziaria – di diffondere ad ampio spettro, attraverso il sito web istituzionale dell'ente, i dati inerenti la sicurezza del volo in Italia, le criticità riscontrate a livello aviazione civile, gli esiti delle inchieste di sicurezza condotte, nonché le informazioni di carattere organizzativo/gestionale inerenti l'ente stesso.

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), cioè 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 poco probabile 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 (2016-2018).

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 2016-2018**

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

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* 2016-2018” 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 limitatissime 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 Presidente al bilancio di previsione relativo all’esercizio finanziario dell’anno 2016.

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

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.

In data 28 gennaio 2016, con la deliberazione del Collegio n. 1/2016, l’ANSV ha adottato il “Piano triennale di prevenzione della corruzione 2016-2018”, recante, in allegato, anche il “Programma triennale per la trasparenza e l’integrità 2016-2018”.

La figura del responsabile, nell’ambito dell’ANSV, si identifica con la persona del Direttore generale.

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, nella cartella “amministrazione trasparente”.