

**PIANO DELLA *PERFORMANCE* 2015-2017**  
**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.....	6
3.1. L'amministrazione "in cifre".....	6
3.1.1. Risorse umane.....	6
3.1.2. Risorse finanziarie.....	8
3.1.3. Contenimento della spesa pubblica .....	8
3.1.4. Considerazioni riassuntive.....	9
3.2. Mandato istituzionale e Missione.....	9
3.3. Albero della <i>performance</i> .....	10
4. Analisi del contesto.....	11
4.1. Analisi del contesto esterno.....	11
4.2. Analisi del contesto interno.....	12
4.2.1. Organizzazione.....	12
4.2.2. Risorse umane.....	12
4.2.3. "Salute finanziaria".....	12
4.2.4. Risorse tecnologiche.....	12
4.2.5. Procedure.....	13
4.2.6. Digitalizzazione .....	13
5. Obiettivi strategici.....	14
6. Dagli obiettivi strategici agli obiettivi operativi.....	16
6.1. Obiettivi assegnati al personale dirigenziale.....	16
7. Il processo seguito e le azioni di miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i> .....	18
7.1. Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano.....	18
7.2. Coerenza con la programmazione economico-finanziaria e di bilancio.....	18
7.3. Azioni per il miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i> .....	18
8. Il piano della prevenzione della corruzione.....	20
8.1. Le iniziative intraprese .....	20

# 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 due grosse criticità: forte carenza di organico ed entrate di bilancio, rappresentate unicamente dal contributo dello Stato, inadeguate a fronte dei delicati compiti da svolgere.

I più che positivi risultati sino ad oggi conseguiti dall’ANSV sul piano nazionale ed internazionale sono pertanto pressoché 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 dalle criticità sopra menzionate, che impediscono 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, né, probabilmente, sarà in grado di assumerli nel breve-medio termine a causa dei limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica.

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 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. Inoltre, nel caso dell’ANSV, risultano di difficile attuazione anche le direttive/indicazioni contenute nelle delibere dell’ANAC, che sono pressoché esclusivamente tarate su enti di notevoli dimensioni, i quali possono permettersi di distogliere proprio personale dall’assolvimento dei compiti di istituto per delegarlo all’assolvimento delle numerose e ridondanti incombenze derivanti dalle citate delibere.

Il Presidente  
(Prof. Bruno Franchi)

## **SEZIONE 2**

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

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

L'Agenzia 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'Agenzia, 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).

### **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.

*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.

## 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 2014" pubblicato nel sito web istituzionale ([www.ansv.it](http://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) si è scesi, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 2013, ad una dotazione organica di 30 unità di personale, come di seguito ripartite: n. 2 dirigenti; n. 12 unità di personale tecnico investigativo nell'Area professionale operativa; n. 16 unità di personale nell'Area professionale tecnica, economica e amministrativa, di cui n. 13 unità nella categoria C "funzionari", n. 2 unità nella categoria B "collaboratori" e n. 1 unità nella categoria A "operatori".

A fronte della predetta dotazione, le unità in servizio al 31 dicembre 2014 erano però 19, di cui soltanto 4 tecnici investigatori<sup>1</sup>: l'ANSV, infatti, non è mai riuscita, per i limiti imposti dalla normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, a raggiungere il pieno organico. Da segnalare, in tale contesto, che l'ANSV non dispone neppure dei due dirigenti previsti dalla citata dotazione organica.

Pare opportuno ricordare che con il personale tecnico investigativo in servizio l'ANSV deve far fronte, in parallelo, a più incombenze, che si possono così riassumere:

- condurre le inchieste di sicurezza avviate;
- svolgere approfondimenti su un consistente numero di eventi che, pur non dando luogo all'apertura formale di una inchiesta di sicurezza, presentano aspetti di interesse a fini di prevenzione;

---

<sup>1</sup> Dei 4 tecnici investigatori, uno, però, è stato posto in aspettativa senza retribuzione dal 16 agosto 2014 al 15 maggio 2015, in quanto vincitore di selezione presso un organismo UE, dove presta servizio.

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

Diventa quindi ormai ineludibile per l’ANSV l’esigenza di poter avviare una procedura concorsuale per l’assunzione, a tempo indeterminato, del personale in questione, ottenendo, in deroga alla vigente normativa sul *turnover*, l’autorizzazione ad assumere tutti i tecnici investigatori necessari a completare il rispettivo organico. L’esigenza di poter avviare la predetta procedura concorsuale si pone con carattere di urgenza, perché le tempistiche per assicurare la piena operatività dei nuovi tecnici investigatori non saranno comunque brevi, calcolati i tempi per l’espletamento del relativo concorso pubblico e per il completamento dell’iter formativo minimo.

Al fine di poter gestire la fase emergenziale in essere derivante dalla suddetta criticità di organico ed evitare di vanificare tutti gli sforzi e gli investimenti fatti in questi anni per dare all’Italia una accreditata autorità investigativa a livello internazionale e UE, l’ANSV – nelle more dell’ottenimento delle predette deroghe normative in materia di *turnover* e delle autorizzazioni necessarie per poter bandire un concorso pubblico per l’assunzione di tecnici investigatori – ha 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 ha ottenuto dal Ministero dell’economia e delle finanze il nulla osta di competenza per le relative operazioni di bilancio, hanno preso servizio, il 13 febbraio 2015, in posizione di comando, quattro ufficiali dell’Aeronautica militare, individuati dall’ANSV tra quelli proposti dalla Forza armata, che saranno destinati, dopo un adeguato periodo di formazione specifica (coerente con le linee guida in materia emanate dall’ICAO<sup>2</sup>), allo svolgimento dell’attività investigativa. In particolare, alcuni dei suddetti ufficiali hanno al proprio attivo una significativa attività di pilotaggio su aeromobili dello stesso tipo o analoghi a quelli in uso in ambito aviazione commerciale (ad esempio, famiglia Airbus A320, Boeing 767, Boeing 707, ecc.) e sono anche in possesso di licenze professionali civili di pilotaggio; alcuni di loro, inoltre,

---

<sup>2</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).

hanno già maturato in ambito militare una consolidata esperienza nel campo delle investigazioni aeronautiche.

Per completezza di informazione pare opportuno evidenziare che anche l'area del personale tecnico-economica-amministrativa 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<sup>3</sup>.

### *3.1.2. Risorse finanziarie.*

Per quanto concerne i profili finanziari, l'esercizio 2014 si è chiuso con risultati contabili positivi, sia dal punto di vista strettamente finanziario, sia sotto il profilo economico.

Per la prima volta dall'anno 2006 è stato conseguito un, seppur modesto, avanzo di gestione (oltre 49 mila euro), che ha condotto ad un miglioramento del risultato complessivo di amministrazione, oggetto di inesorabili cali progressivi nei passati esercizi.

La situazione di sostanziale pareggio finanziario tra entrate ed uscite non deve, però, trarre in inganno, in quanto è il frutto della contingente situazione di carenza di organico, che ha toccato i massimi storici proprio nel 2014.

Il problema dei trasferimenti all'ANSV si ripropone con urgenza già a partire dal 2015, ove, al contrario, sarà necessario ricorrere in misura massiccia all'avanzo di amministrazione, in particolare per il finanziamento degli oneri connessi all'ingresso del personale militare in posizione di comando.

### *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

---

<sup>3</sup> È paradossale 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.

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 nelle seguenti fonti normative: d.lgs. n. 66/1999, regolamento UE n. 996/2010, d.lgs. n. 213/2006.

- Art. 1, comma 1, d.lgs. n. 66/1999: «1. È istituita l'Agencia 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, d.lgs. 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, comma 1, 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]».
- Art. 6, comma 1, d.lgs. n. 213/2006: «1. L'ANSV predispone un sistema per la raccolta, la valutazione, l'elaborazione e la registrazione di eventi non ricompresi tra quelli oggetto della segnalazione obbligatoria di cui all'articolo 3, ma che secondo i soggetti informatori rappresentino o possano rappresentare un rischio per la sicurezza della navigazione aerea, utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie assegnate a legislazione vigente.».

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> Inchieste di competenza ANSV.	<b>AREA STRATEGICA 2</b> Inchieste svolte da altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	<b>AREA STRATEGICA 3</b> Attività di studio e di indagine.
<b>AREA STRATEGICA 4</b> Promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.		<b>AREA STRATEGICA 5</b> 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 l'opinione pubblica, in quanto utente 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 nell'opinione pubblica 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 rappresenta un grossissimo problema per l'ANSV. In particolare, la riduzione progressiva del personale tecnico investigativo in servizio rischia di rendere ancor più critica la situazione in essere, 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 pressoché 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 mantenimento di un elevato livello di professionalità in un contesto altamente complesso e tecnologico come quello aeronautico rappresenta una necessità per assicurare la qualità dei risultati conseguiti dall'ANSV. Tale mantenimento rischia oggi di essere fortemente compromesso dalle vigenti disposizioni normative in materia di contenimento delle spese per la formazione.

### *4.2.3. “Salute finanziaria”.*

Un altro problema per l'ANSV è rappresentato dalle limitate risorse finanziarie disponibili.

Questa criticità e quella relativa alle risorse umane disponibili impediscono una programmazione di ampio respiro.

### *4.2.4. Risorse tecnologiche.*

Nel 2011 è stato portato a compimento il programma di aggiornamento/ammodernamento tecnologico (“*Programma aggiornamento tecnologico 2009-2010*”) e di miglioramento della

capacità operativa dei laboratori dell'ANSV, avviato nel 2009. Un ulteriore aggiornamento è stato effettuato nel 2013, proprio al fine di mantenere gli alti standard degli equipaggiamenti utilizzati all'interno dei laboratori, soprattutto in quello CVR/FDR<sup>4</sup>.

Il patrimonio costituito dai laboratori dell'ANSV 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.

#### *4.2.5. 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.

#### *4.2.6. 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.

---

<sup>4</sup> CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio. FDR: Flight Data Recorder, registratore dei parametri di volo.

## **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 2015 – 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*” (2015-2017) 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:** promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.

*Obiettivo strategico:* compatibilmente con la criticità di organico e finanziaria, promuovere la diffusione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo, attraverso:

- la organizzazione, senza oneri per l'ANSV, di iniziative finalizzate a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della *performance*;
- la partecipazione ad iniziative promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.

**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 è strettamente correlato a quello dell'Area strategica 4 e 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 e finanziaria 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 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 (2015-2017).

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/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 riduzione del numero del personale in servizio, così come evidenziato nel paragrafo 3.1.1., che inevitabilmente comporta, purtroppo, come già precisato, un ridimensionamento di alcuni obiettivi rispetto al passato.

**TABELLA OBIETTIVI OPERATIVI DA CONSEGUIRE ANNUALMENTE  
NEL TRIENNIO 2015-2017**

<b>OBIETTIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICE NUMERICO</b>	<b>ARCO TEMPORALE</b>	<b>PERSONALE COINVOLTO</b>
Completamento inchieste di sicurezza.	10 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.
Inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati su eventi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano.	Accreditare investigatori ANSV in almeno il 40% delle inchieste notificate di competenza di autorità investigative straniere relative ad incidenti/inconv. gravi occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano (apparecchi per il volo da diporto o sportivo esclusi).	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Attività di studio e di indagine.	Completamento di almeno uno studio su tematiche da definire di interesse per la sicurezza del volo.	1 genn.-31dic. di ogni anno.	Al raggiungimento di questo obiettivo contribuisce tutto il personale, nei limiti delle rispettive competenze. Tale obiettivo risponde anche alla promozione delle pari opportunità.
Promozione, in un'ottica di prevenzione, della cultura della sicurezza del volo.	Organizzare, senza oneri per l'ANSV, almeno una iniziativa, destinata agli operatori del settore, finalizzata a fare conoscere l'ANSV stessa, la sua attività, i risultati del suo lavoro, le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile, il ciclo della <i>performance</i> .  Partecipare ad almeno il 40% delle iniziative (a cui l'ANSV sia stata invitata) promosse ed organizzate da soggetti terzi per fare conoscere l'ANSV, la sua attività, i risultati del suo lavoro e le criticità riscontrate dalla medesima nei vari comparti dell'aviazione civile.	1 genn.-31dic. di ogni anno.  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 90% di quanto prescritto dal "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità".	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* 2015-2017” 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 2015.

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 indicativamente 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 26 marzo 2015, con la deliberazione del Collegio n. 14/2015, l’ANSV ha adottato il “Piano triennale di prevenzione della corruzione (2015-2017)”.

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](http://www.ansv.it), nella cartella “amministrazione trasparente”.