

PIANO DELLA *PERFORMANCE* 2012-2014
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)

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.....	5
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.....	7
3.1.3. Considerazioni riassuntive.....	7
3.2. Mandato istituzionale e Missione.....	8
3.3. Albero della <i>performance</i>	9
4. Analisi del contesto.....	10
4.1. Analisi del contesto esterno.....	10
4.2. Analisi del contesto interno.....	11
4.2.1. Organizzazione.....	11
4.2.2. Risorse umane.....	11
4.2.3. "Salute finanziaria".....	12
4.2.4. Risorse tecnologiche.....	12
4.2.5. Procedure.....	12
5. Obiettivi strategici.....	13
6. Dagli obiettivi strategici agli obiettivi operativi.....	15
6.1. Obiettivi assegnati al personale dirigenziale.....	15
7. Il processo seguito e le azioni di miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i>	17
7.1. Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano.....	17
7.2. Coerenza con la programmazione economico-finanziaria e di bilancio.....	17
7.3. Azioni per il miglioramento del Ciclo di gestione della <i>performance</i>	18

SEZIONE 1

PRESENTAZIONE

A oltre dieci 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, del tutto insufficienti), che, se non saranno rimosse, rischiano nel medio termine di metterne in discussione l'esistenza, come già rappresentato dall'ANSV agli organi istituzionali competenti.

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 avvicinati 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.

Nella predisposizione del presente "Piano della *performance*" (2012-2014) si è cercato di tener conto - compatibilmente con le criticità sopra rappresentate - delle osservazioni fatte dalla CIVIT al "Piano della *performance* 2011-2013" dell'ANSV, ancorché tali osservazioni risultino spesso di difficile interpretazione e sembrino non tenere adeguatamente conto delle specificità che caratterizzano l'ANSV a livello organizzativo ed operativo. Al riguardo, va altresì 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'autorità 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'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.

Si tratta dell'unica istituzione aeronautica che non è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; per garantire infatti la sua posizione di terzietà, l'ANSV è stata posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

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.

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 inchiesta per l'accertamento di eventuali responsabilità in ordine all'accadimento di un evento aeronautico.

SEZIONE 3

IDENTITA'

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.

3.1.1. Risorse umane.

Il personale in servizio ammonta complessivamente a 24 unità, su un totale complessivo di 39 unità previsto dalla dotazione organica (quest'ultima in via di ulteriore riduzione in ottemperanza alle disposizioni di legge). Di queste 24 unità di personale (che allo stato attuale non comprendono dirigenti), 9 sono tecnici investigatori (su un totale di 12 previsti dalla dotazione organica). Cinque di questi tecnici investigatori, se non interverranno provvedimenti legislativi in deroga a favore dell'ANSV, lasceranno il servizio entro il 2014 per il raggiungimento dei limiti di età. La situazione si presenta dunque fortemente critica e preoccupante.

3.1.2. Risorse finanziarie.

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, va segnalato che nel 2011 il totale dei trasferimenti dallo Stato si è attestato a 2.620.470 euro (di cui 2.295.902 euro per spese obbligatorie e 324.568 euro per spese di funzionamento), rispetto ai 5.164.568 euro del 2001.

Le proiezioni finanziarie allegate al bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario dell'anno 2012 evidenziano la gravità della situazione finanziaria in conseguenza dell'assottigliarsi progressivo del contributo dello Stato. Il sostentamento dell'ANSV è assicurato solo grazie alla riserva rappresentata dall'avanzo finanziario, accumulato negli esercizi precedenti per effetto del pesante sott'organico, che, ovviamente, è una risorsa sempre più limitata.

In particolare, pur avendo l'ANSV contenuto il più possibile le proprie spese, come attestato anche dagli organi di controllo, sussiste una differenza significativa tra costi (non ulteriormente comprimibili) e proventi, che rischia di compromettere il regolare svolgimento dell'attività investigativa ed il necessario aggiornamento tecnologico dei laboratori di cui l'ANSV si è dotata.

3.1.3. 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'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, d.lgs. 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, 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*.

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	AREA STRATEGICA 2	AREA STRATEGICA 3
Inchieste di competenza ANSV.	Inchieste svolte da altri Stati.	Attività di studio e di indagine.

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, la ricerca ed il soccorso, 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. 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 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 30 marzo 2011 ed ha sostituito quello originario adottato nel 2002. Le motivazioni che hanno portato alla adozione di un nuovo modello organizzativo sono state le seguenti:

- necessità di tener conto delle novità organizzative introdotte dal decreto del Presidente della Repubblica n. 189/2010;
- necessità di rendere il modello organizzativo più rispondente alle esigenze operative dell'ANSV;
- necessità di calibrare il modello organizzativo in funzione dell'attuale dotazione organica, che è costituita da un numero di unità di personale decisamente inferiore rispetto a quello originariamente previsto (55).

4.2.2. Risorse umane.

La forte criticità di organico rappresenta un grossissimo problema per l'ANSV, rendendo difficile, malgrado le intenzioni, qualsiasi potenziamento della propria attività. La riduzione progressiva del personale tecnico investigativo in servizio rischia di rendere ancor più critica la situazione in essere, a fronte di un notevole 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 avvicinati 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 compromesso dalle vigenti disposizioni normative in materia di contenimento delle spese per la formazione.

4.2.3. “Salute finanziaria”.

Un altro grossissimo problema per l'ANSV è rappresentato dalla forte criticità di risorse finanziarie disponibili. Questa criticità e quella relativa alle risorse umane disponibili 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.

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.

Il livello di capacità operativa raggiunto permette all'ANSV di effettuare, in autonomia, nei propri laboratori, non soltanto le operazioni di estrazione/analisi dati CVR/FDR¹ strumentali alle proprie esigenze investigative, ma anche di fornire un supporto tecnico alle autorità investigative straniere che lo richiedano.

Essa ha inoltre la capacità di effettuare scarico dati in autonomia da *logger* utilizzati soprattutto nel campo volovelistico, nonché la capacità di analisi di tracciati GPS provenienti dai più diversi apparati.

Il patrimonio costituito dai laboratori dell'ANSV rappresenta una importante risorsa per lo Stato italiano, spendibile in termini di immagine anche sul piano internazionale.

4.2.5. Procedure.

Alla luce delle novità introdotte dal dPR n. 189/2010 e dal regolamento UE n. 996/2010, l'ANSV ha avviato la revisione del Manuale di investigazione (che risale al 2005), adottando nuove procedure ed una nuova modulistica da utilizzare nel caso di apertura di inchieste di sicurezza.

¹ 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. Si tratta, in sostanza, delle cosiddette “scatole nere”.

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 2012 - 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 e del primo insediamento dei propri organi (avvenuto sul finire del 1999) 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.

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

AREA STRATEGICA 1: inchieste di competenza ANSV.

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

AREA STRATEGICA 2: inchieste svolte da autorità investigative di altri Stati.

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

AREA STRATEGICA 3: attività di studio e di indagine.

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

L'attuale situazione in cui versa l'ANSV a causa delle criticità di organico e finanziarie 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, al momento dell'adozione del "Piano della *performance* 2012-2014" l'ANSV non dispone 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 (2012-2014).

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 garantiscono anche la 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, un ridimensionamento degli obiettivi rispetto al passato.

**TABELLA OBIETTIVI OPERATIVI DA CONSEGUIRE ANNUALMENTE
NEL TRIENNIO 2012-2014**

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

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* 2012-2014” 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 2012, dalla quale emerge la forte criticità di risorse finanziarie disponibili. Questa criticità e quella relativa alle risorse umane 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.

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

In particolare, 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*.

La predisposizione di questo paragrafo presuppone almeno una prima fase di sperimentazione del Ciclo di gestione della *performance*, che consenta di individuare correttamente gli strumenti di intervento per migliorare il citato Ciclo.

È intenzione dell'ANSV, indicativamente nella prossima revisione del “Piano della *performance*”, assicurare una tracciabilità degli indicatori della *performance* previsti, così da consentire, nella massima trasparenza, un confronto dei dati negli anni.