

PIANO DELLA PERFORMANCE

2020-2022

Indice

INTRODUZIONE	3
1. PRESENTAZIONE DELL'ENTE	5
1.1. Chi siamo	5
1.2. Missione e principali attività	5
1.3. Organizzazione	7
1.4. Personale	7
1.5. Dati economico-finanziari dell'Ente	9
2. LE DIMENSIONI DELLA PERFORMANCE	12
2.1 La <i>performance</i> organizzativa	12
2.2 La <i>performance</i> individuale	14
3. LA PIANIFICAZIONE TRIENNALE	14
3.1 Portafoglio Stakeholder	14
3.2 Analisi del contesto	16
3.3 L'albero della performance	18
3.4 Piano degli obiettivi specifici	20
4. LA PROGRAMMAZIONE ANNUALE	27
4.1. Piano degli Obiettivi Istituzionali 2020	29
4.2. Piano degli Obiettivi di Struttura 2020	31

INTRODUZIONE

La riforma Brunetta (decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150) ha introdotto, a partire dal 2010, l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di sviluppare un sistema incentrato su un "ciclo della performance", sulla base del quale definire modelli gestionali per la misura delle performance attraverso sistemi di pianificazione e controllo strategico ed operativo, integrati a sistemi di valutazione della performance organizzativa e individuale.

Le recenti innovazioni normative, introdotte dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 74, hanno evidenziato la necessità di rivedere i precedenti indirizzi contenuti nelle delibere CIVIT/ANAC relativamente al ciclo della performance e, quindi, hanno indotto il Dipartimento della funzione pubblica ad emanare apposite linee guida, in modo da agevolare le amministrazioni nel recepimento delle nuove disposizioni.

Le "Linee guida per il Piano della performance – Ministeri", pubblicate nel giugno 2017, hanno definito, a partire dal ciclo 2018-2020, la nuova struttura e modalità di redazione del Piano della performance.

L'ENAC ha deciso di implementare, già dal Ciclo della performance 2018, le indicazioni metodologiche di carattere generale contenute nelle Linee guida, nelle parti applicabili anche ad altre tipologie di amministrazioni statali, nelle more dell'adozione di specifiche linee guida indirizzate agli Enti pubblici non economici.

Secondo la norma, ciascuna amministrazione centrale è tenuta a definire un piano triennale "strategico" contenente gli obiettivi specifici dell'Ente e una programmazione annuale, redatti sulla base di un sistema di misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, integrati tra loro nel Piano della performance, da approvare e pubblicare ogni anno entro fine gennaio.

L'ENAC consolida nella sua prassi un modello gestionale che, in coerenza con le disposizioni della norma e sulla base di quanto già costruito finora, coniuga strategia, pianificazione, gestione per obiettivi e sistema di valutazione.

Con l'entrata in vigore della legge n. 190/2012 e del Piano Nazionale Anticorruzione, l'Ente ha implementato il c.d. "ciclo della performance integrato", teso ad armonizzare la programmazione in termini di performance, trasparenza e anticorruzione, mediante l'integrazione tra strumenti e processi relativi alla prevenzione della corruzione, alla trasparenza, all'integrità, alla qualità dei servizi.

Il presente Piano rispetta le previsioni del nuovo Sistema di Misurazione e Valutazione della performance dell'ENAC, Edizione 5 – anno 2020.

Il Piano della performance dell'ENAC è articolato come segue:

1. Presentazione dell'Ente: all'interno di questa sezione viene illustrato in maniera sintetica chi è, cosa fa e come opera l'ENAC. Viene, inoltre, illustrato il perimetro della performance organizzativa.

2. Le dimensioni della performance: in questa sezione vengono esplicitate le tre dimensioni della *performance*: *performance* istituzionale e *performance* di struttura (che insieme costituiscono la *performance* organizzativa), e *performance* individuale.

3. La pianificazione triennale: in questa sezione viene presentato il quadro di riferimento, analizzato nelle due componenti di quadro delle dinamiche nel contesto interno ed esterno e di quadro delle priorità politiche per il triennio di riferimento. Viene inoltre illustrato l'albero delle performance, ovvero una rappresentazione sintetica di come gli obiettivi, ai vari livelli, sono inseriti in un quadro organico, complessivo e coerente. Sono, infine, presentati gli obiettivi "specifici" che l'Ente intende perseguire nel triennio e i relativi risultati attesi.

4. La programmazione annuale: in questa sezione l'Ente illustra i traguardi intermedi da raggiungere al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di performance cui si riferiscono.

1. PRESENTAZIONE DELL'ENTE

1.1. Chi siamo

L'ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è l'Autorità unica di regolazione, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile.

Istituito con il D.lgs. n.250 del 1997, l'ENAC ha assorbito le competenze precedentemente attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti (DGAC), al Registro Aeronautico Italiano (RAI) e all'Ente Nazionale Gente dell'Aria (ENGA).

All'ENAC sono affidate le competenze in materia di controllo della sicurezza e della qualità dei servizi, di vigilanza sull'attuazione della normativa del settore, di regolazione economica e di tutela dell'ambiente.

Esso è dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.

1.2. Missione e principali attività

Le aree di intervento dell'ENAC sono indicate nella sua "**Missione**":

*L'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la **sicurezza dei voli**, la **tutela dei diritti**, la **qualità dei servizi** e l'**equa competitività** nel **rispetto dell'ambiente**.*

Le **attività istituzionali** dell'ENAC sono articolate e toccano i seguenti ambiti principali:

- la regolazione aerea;
- la tutela della sicurezza a terra ed in volo;
- la gestione degli aspetti economici del trasporto aereo;
- la gestione e sviluppo degli aeroporti;
- la gestione e informazione su diritti e servizi per il passeggero.

Nell'ambito della propria attività, l'ENAC interagisce con diverse tipologie di soggetti portatori di interesse che operano a vario titolo nel settore dell'aviazione civile.

L'ENAC ha effettuato la mappatura dei propri **processi**, raggruppandoli in tre categorie (**istituzionali, di supporto e di direzione e controllo**), come evidenziato dalla figura seguente.



Si indica di seguito il link al documento contenente l'elenco dei processi e i relativi elementi chiave: https://enac.portaleamministrazionetrasparente.it/archivio19_regolamenti_0_26.html

Nell'ambito delle attività di regolazione tecnica, certificazione, autorizzazione, vigilanza e controllo che l'Ente svolge nel settore dell'aviazione civile in Italia, sono stati individuati 43 servizi, di maggiore impatto sull'utenza, per i quali sono stati definiti **standard di qualità** che l'ENAC si impegna a rispettare.

Tali servizi, consultabili [qui](#), sono pubblicati nella **Carta dei Servizi ENAC** e su di essi viene effettuata un'attività periodica di monitoraggio, attraverso un apposito sistema informatico ed attraverso indagini sulla soddisfazione degli stakeholder, finalizzata alla verifica del rispetto degli standard di qualità.

Dalla Missione scaturiscono le **aree strategiche** sulle quali l'ENAC fonda le proprie attività; in particolare, le 5 aree strategiche dell'ENAC sono:

- **SAFETY** → Attività ed azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche
- **SECURITY** → Attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite
- **EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI** → Attività ed azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale / Attività ed azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo ed aeroportuali ed alla tutela dei diritti del Passeggero
- **TUTELA DELL'AMBIENTE** → Attività ed azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente

A queste si aggiunge una **quinta area trasversale** a tutte che comprende attività ed azioni tese alla organizzazione, gestione e valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale.

Per area strategica si intende un ambito per il quale definire obiettivi di sviluppo di breve e medio termine. Su tali aree l'Ente intende dare visibilità dei propri risultati, pur nella consapevolezza dell'esistenza di elementi di trasversalità tra le stesse.

La figura sottostante raffigura il **modello di funzionamento generale dell'ENAC**.



1.3. Organizzazione

Gli Organi di Governo dell'ENAC e le relative responsabilità sono definiti dal decreto istitutivo n. 250/1997 (articolo 4) e dallo Statuto (articoli 4, 5, 6 e 7).

Presidente

Rappresentante legale dell'Ente, il Presidente esercita funzioni di indirizzo e programmazione, proponendo al Consiglio di Amministrazione la definizione degli obiettivi e dei programmi da realizzare per la successiva approvazione.

Consiglio di Amministrazione

Determina, su proposta del Presidente, gli obiettivi e i programmi da attuare. Ad esso, inoltre, è assegnato il compito di deliberare in ordine alla definizione e alle modifiche dello statuto, del regolamento amministrativo-contabile, del contratto di programma, del regolamento dell'organizzazione e del personale, del regolamento delle tariffe per le prestazioni di servizi e degli altri regolamenti necessari al funzionamento e all'espletamento dei compiti dell'Ente.

Direttore Generale

L'attività di tutti gli uffici ed unità operative si svolge sotto la gestione del Direttore Generale il quale assicura il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali, nonché l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo dell'Ente.

Vice Direttore Generale

Coadiuvando il Direttore Generale e svolge funzioni vicarie e di collaborazione nella gestione tecnica e amministrativa; ad esso possono essere attribuite responsabilità di settore e deleghe di specifiche funzioni come stabilito dallo Statuto dell'Ente.

La macrostruttura dell'ENAC si articola in **Direzioni Centrali**, organizzate in **Direzioni di linea**, deputate allo svolgimento di attività istituzionali con funzioni di coordinamento per settori omogenei, e in **Direzioni di staff**, di supporto alla Direzione Generale, aventi funzioni di carattere trasversale. Le Direzioni sono poi organizzate in **Uffici** e **Funzioni organizzative**. Le Direzioni Centrali e le Direzioni costituiscono strutture di livello dirigenziale; gli Uffici e le Funzioni organizzative sono strutture di livello non dirigenziale.

L'ENAC ha sede legale in Roma ed è articolato territorialmente in Direzioni e Uffici Aeroportuali e Direzioni e Uffici Operazioni.

L'**organigramma** dell'Ente è reso disponibile sul sito web al seguente link:

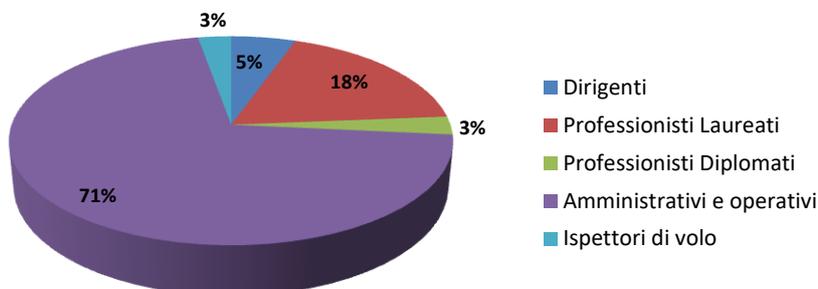
https://enac.portaleamministrazionetrasparente.it/archiviofile/enac/Organizzazione/organigramma_ita.pdf

1.4. Personale

Nell'espletare le proprie funzioni l'ENAC può contare su di una dotazione organica specializzata. Il personale dipendente dell'Ente è così articolato:

Personale in servizio al 31/12/2019					
Dirigenti	Professionisti Laureati	Professionisti Diplomati	Amm. e operativi	Ispettori di volo	Totale
37	124	19	452	19	651

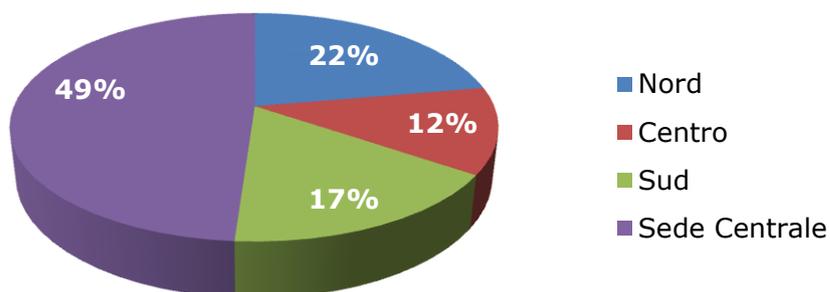
Distribuzione per tipologia professionale



Distribuzione per genere

Categoria	F	M
Dirigenti	41%	59%
Prof.sti Laureati	25%	75%
Prof.sti Diplomati	0%	100%
Isp. Volo/Traffico Aereo	0%	100%
Funzionari	48%	52%
Collaborazione	39%	61%
Operativa/Ausiliaria	100%	0%
Totale	38%	62%

Distribuzione delle risorse tra sede centrale e sedi periferiche



1.5. Dati economico-finanziari dell'Ente

La tabella seguente riporta i dati che caratterizzano l'ENAC dal punto di vista economico-finanziario.

Dati economico-finanziari		2017	2018
Entrate	Correnti	€ 164.224.262	€ 184.402.864
	In Conto Capitale	€ 24.541.549	€ 18.709.494
	Partite di giro	€ 45.383.610	€ 59.235.193
	TOTALE	€ 234.149.421	€ 262.347.551
	Avanzo di Amministrazione	€ 117.520.044	€ 200.491.997
	TOTALE	€ 351.669.465	€ 462.839.548
Uscite	Correnti	€ 85.703.556	€ 86.223.061
	In Conto Capitale	€ 26.780.923	€ 25.001.311
	Partite di Giro	€ 45.383.610	€ 59.235.193
	TOTALE	€ 157.868.089	€ 170.459.566
	Avanzo di Amministrazione	€ 193.801.376	€ 292.379.982
	TOTALE	€ 351.669.465	€ 462.839.548

Tra le entrate dell'Ente figurano le tariffe per le prestazioni di servizi stabilite con apposito regolamento, deliberato dal Consiglio di Amministrazione ed approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del Tesoro.

Di seguito si riportano i dati relativi a tali entrate per gli anni 2017 e 2018.

ARTICOLO DI FATTURAZIONE	2017	2018
Diritti sulla sorveglianza delle Costruzioni Aeronautiche	€ 4.402.433	€ 6.291.132
Diritti per prestazioni effettuate per conto EASA	€ 285.615	€ 543.547
Diritti sulla sorveglianza di costruzione ed esercizio degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali	€ 4.440.557	€ 3.964.142
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	€ 8.234.646	€ 9.443.125
Diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale	€ 3.180.646	€ 5.220.679
Diritti sulle importazioni	€ 1.116.629	€ 2.042.050
Diritti accessori (comprese le quote di iscrizione all'Albo Gente dell'Aria)	€ 1.602.096	€ 1.767.862
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	€ 256.728	€ 362.889
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	€ 559.396	€ 791.547
Diritti sulle attività relative allo spazio aereo	€ 29.880	€ 63.615
Diritti sulle attività relative alla medicina aeronautica	€ 4.800	€ 21.000
Articolo 7 (spese)	€ 2.144.854	€ 1.320.042
TOTALE	€ 26.258.281	€ 31.831.630

* I diritti accessori comprendono le quote di iscrizione all'Albo Gente dell'Aria

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2018).

FINANZIAMENTI PUBBLICI 2018	VALORE €	ENTRATE ENAC		VALORE €
UE per progetti infrastrutturali		TRASFERIMENTI DELLO STATO	Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali	23.101.335
Nazionali per investimenti aeroportuali – Piano Azione e Coesione-	7.196.328	ENTRATE PROPRIE	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche)	119.120.471
Nazionali per investimenti aeroportuali (trasferimento ordinario in conto capitale)	10.000.000		Tariffe per prestazione di servizi	30.952.535
			Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	879.095
			Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti	19.721
			Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	94.454
			Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L 265/2004	3.494.303,78
Nazionali per investimenti aeroportuali (riassegnazione fondi perenti finanziamento L 449/1985)			Altri proventi	828.065
Nazionali (trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese di riduzione gas serra)	1.191.996			
TOTALE	18.388.324		TOTALE	178.489.981

Le spese sostenute dall'Ente per il suo funzionamento, circa 79,4 milioni di euro, sono ripartibili in 5 principali macro categorie sulla base della loro natura:

- Spese per il personale (Stipendi, etc);
- Spese di funzionamento (Affitti, utenze, assicurazioni, etc);
- Spese correnti (Trasferte, cancelleria, etc);
- Spese in conto capitale (Sistemi informativi, mobilia, etc)
- Spese Generali amministrative (Contenziosi, oneri, etc).

A queste si aggiungono circa 22,5 milioni che ENAC con la sua struttura veicola e controlla relativamente allo sviluppo del sistema nazionale in termini di:

- oneri di servizio per la continuità territoriale (4,2 mln)
- finanziamenti per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale (18,3 mln).

Il bilancio di previsione 2020 è stato predisposto, come in passato, per centri di responsabilità. In adempimento alla normativa, sono state riclassificate le previsioni per missioni e programmi in un prospetto riepilogativo allegato al bilancio, riportato di seguito:

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PROGRAMMI				
			ESERCIZIO FINANZIARIO 2020	
			COMPETENZA	CASSA
Missione 013 - DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO				
B1 - Programma REGOLAZIONE DEL TRASPORTO AEREO				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma B1		€ 971.200,00	€ 971.200,00
B2 - Programma SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma B2		€ 532.865,00	€ 532.865,00
B3 - Programma COORDINAMENTO E GESTIONE AEROPORTUALE				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma B3		€ 5.090.423,00	€ 5.090.423,00
B4 - Programma ATTIVITA' AERONAUTICHE				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma B4		€ 1.410.600,00	€ 1.410.600,00
B5 - Programma SVILUPPO ECONOMICO				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma B5		€ 13.059.935,00	€ 23.859.935,00
Totale Missione 013				
DIRITTO ALLA MOBILITA' E SVILUPPO DEI SISTEMI DI TRASPORTO			€ 21.065.023,00	€ 31.865.023,00
Missione 014 - INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E LOGISTICA				
C1 - Programma SISTEMI AEROPORTUALI				
	Gruppo COFOG 04.5 - Trasporti			
	Totale Programma C1		€ 27.606.800,00	€ 44.806.800,00
Totale Missione 014				
INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E LOGISTICA			€ 27.606.800,00	€ 44.806.800,00
Missione 032 - SERVIZI ISTITUZIONALI E GENERALI DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE				
D1 - Programma DIREZIONE E CONTROLLO				
	Gruppo COFOG 01.3 - Servizi Generali			
	Totale Programma D1		€ 666.374,00	€ 1.666.374,00
D2 - Programma ORGANI DELL'ENTE				
	Gruppo COFOG 01.1 - Organi esecutivi e legislativi, attività finanziarie e fiscali e affari esteri			
	Totale Programma D2		€ 659.031,00	€ 659.031,00
D3 - Programma SISTEMI INFORMATIVI E AREA LEGALE				
	Gruppo COFOG 01.3 - Servizi Generali			
	Totale Programma D3		€ 16.855.514,00	€ 19.355.514,00
D4 - Programma SERVIZI GENERALI				
	Gruppo COFOG 01.3 - Servizi Generali			
	Totale Programma D4		€ 80.420.402,00	€ 88.129.402,00
Totale Missione 032				
SERVIZI ISTITUZIONALI E GENERALI DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE			€ 98.601.321,00	€ 109.810.321,00
Missione 033 - FONDI DA RIPARTIRE				
E1 - Programma FONDI DI RISERVA				
	Gruppo COFOG 01.6 Servizi Generali n.a.c.			
	Totale Programma E1		€ 4.190.000,00	€ 4.190.000,00
Totale Missione 033				
FONDI DA RIPARTIRE			€ 4.190.000,00	€ 4.190.000,00
Missione 099 - SERVIZI PER CONTO TERZI E PARTITE DI GIRO				
F1 - Programma PARTITE DI GIRO				
	Gruppo COFOG			
	Totale Programma F1		€ 58.270.000,00	€ 58.270.000,00
Totale Missione 099				
SERVIZI PER CONTO TERZI E PARTITE DI GIRO			€ 58.270.000,00	€ 58.270.000,00
TOTALE SPESE			€ 209.733.144,00	€ 248.942.144,00

2. LE DIMENSIONI DELLA PERFORMANCE

Il ciclo della performance si applica alla valutazione di obiettivi correlati alle seguenti tre dimensioni della performance: performance istituzionale e performance di struttura (che insieme costituiscono la performance organizzativa), e performance individuale.

La **performance organizzativa** è l'insieme dei risultati attesi dell'amministrazione nel suo complesso o delle sue unità organizzative. Essa permette di programmare, misurare e poi valutare come l'organizzazione, consapevole del suo stato delle risorse (salute dell'amministrazione) utilizzi le stesse in modo razionale (efficienza) per erogare servizi adeguati alle attese degli utenti (efficacia), al fine ultimo di creare valore pubblico, o di migliorare il livello di benessere sociale ed economico degli utenti e degli stakeholder (impatto).

La **performance individuale** misura, invece, il contributo fornito dal singolo individuo al raggiungimento degli obiettivi dell'amministrazione. Secondo il ruolo e la posizione organizzativa ricoperti dall'individuo all'interno dell'amministrazione, tale contributo potrà essere misurato prendendo in considerazione i risultati di performance organizzativa della struttura cui appartiene o che dirige, con pesi diversi sulla base del ruolo e delle responsabilità.

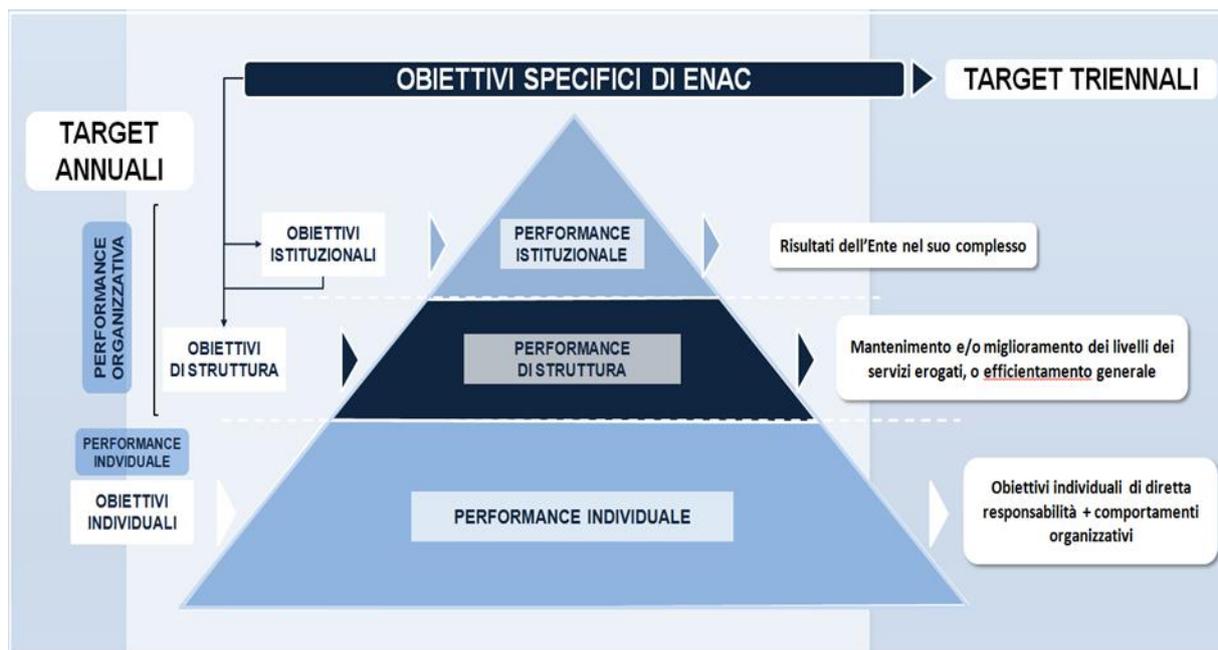


Figura 1: Obiettivi e performance

2.1 La performance organizzativa

La performance organizzativa concerne:

- le politiche attivate per il soddisfacimento finale dei bisogni della collettività;
- il grado di attuazione dei Piani e dei Programmi con particolare riferimento alla tempistica realizzativa, agli standard qualitativi – quantitativi e al livello di assorbimento delle risorse;
- il grado di soddisfazione dei destinatari delle attività e dei servizi resi rilevato attraverso l'ascolto degli *stakeholder* e la somministrazione di questionari;

- lo sviluppo delle relazioni con i cittadini, con gli utenti e con i soggetti destinatari dei servizi;
- la modernizzazione e il miglioramento qualitativo dell'organizzazione e delle competenze professionali;
- l'efficienza dell'impiego delle risorse, con particolare riferimento al contenimento ed alla riduzione dei costi, nonché all'ottimizzazione dei tempi dei procedimenti amministrativi;
- la qualità e la quantità delle prestazioni e dei servizi erogati.

La performance organizzativa si compone di due dimensioni:

- dimensione istituzionale;
- dimensione di struttura.

La dimensione organizzativa istituzionale

La *performance* organizzativa istituzionale è costituita dai risultati conseguiti dall'Ente nel suo complesso, attraverso i risultati delle singole strutture che lo compongono.

Gli obiettivi istituzionali derivano dagli obiettivi specifici e sono rilevanti e pertinenti rispetto a: bisogni della collettività, missione istituzionale, priorità politiche e strategie dell'amministrazione.

I criteri che guidano la definizione e la misurazione degli obiettivi di performance organizzativa sono i seguenti:

- ancoraggio degli obiettivi istituzionali agli obiettivi specifici;
- declinazione degli obiettivi istituzionali utilizzando indicatori oggettivi e fonti dati attendibili;
- individuazione di indicatori di *outcome* (impatto) collegati ad alcuni obiettivi specifici, da misurarsi nel medio termine;
- individuazione degli indicatori anche nell'ambito delle Carta dei servizi, sulla base degli strumenti attualmente disponibili;
- utilizzo, tra gli indicatori, degli esiti delle indagini di *customer satisfaction* che potranno arricchirsi, ove applicabile, con elementi di *benchmarking*.

La dimensione organizzativa di struttura

La *performance* organizzativa di struttura è declinata attraverso obiettivi di mantenimento e/o miglioramento dei servizi erogati, dei processi nonché di efficientamento generale, ed è misurata attraverso un set di indicatori o di avanzamento progetti volti a monitorare l'adeguatezza dell'*output* erogato rispetto alle aspettative e necessità degli *stakeholder* (efficacia) e la capacità dell'amministrazione di utilizzare le risorse umane, economico-finanziarie, strumentali in modo sostenibile e tempestivo nell'espletamento delle proprie attività istituzionali (efficienza). Questa dimensione della *performance* impatta sulla valutazione individuale di tutto il personale.

Per definire gli obiettivi di struttura viene utilizzata una "Mappa dei processi" organizzata per Direzioni (Centri di responsabilità di 1° e 2° livello).

La Mappa sintetizza le attività svolte dalle singole unità organizzative e riporta le principali responsabilità delle strutture e i rispettivi processi, come riportati nel Manuale dell'Organizzazione e della Qualità dell'Ente (MAGOQ).

La Mappa riporta i principali *stakeholder* collegati ai processi delle Strutture e le figure professionali di personale coinvolte.

2.2 La performance individuale

Questa dimensione della performance concerne tutto il personale dell'Ente.

La misurazione e valutazione della performance individuale ha lo scopo di armonizzare il ciclo di gestione della performance con quello di sviluppo professionale.

3. LA PIANIFICAZIONE TRIENNALE

L'Ente declina i propri obiettivi specifici in coerenza con gli obiettivi generali¹, indicati dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e/o dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, che identificano le priorità strategiche in relazione alle attività e ai servizi erogati nonché al livello e alla qualità dei servizi da garantire ai cittadini. Gli obiettivi specifici² sono programmati su base triennale e declinati su base annuale dagli organi di indirizzo politico-amministrativo, sentito il Direttore generale, che a sua volta consulta i Direttori centrali, prima dell'inizio del rispettivo esercizio e in coerenza con gli obiettivi di bilancio indicati nei documenti programmatici³.

L'attività di pianificazione strategica ed operativa è strettamente correlata con tutte le componenti del ciclo della performance integrato (Carta dei Servizi, Piano Nazionale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza).

La pianificazione ha come obiettivo ultimo la soddisfazione dei bisogni degli Stakeholder strategici dell'Ente

3.1 Portafoglio Stakeholder

Gli Stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e risultati realizzati dall'ENAC.

Il portafoglio degli stakeholder è suddiviso in 6 'Categorie' raggruppate in 3 'Classi' omogenee secondo il tipo di interazione con ENAC:

- Normatori
 - o Referenti Istituzionali
 - o Regolatori
- Operatori del settore dell'aviazione civile
 - o Fornitori di beni / servizi
 - o Associazioni di Settore

¹ Art. 5, comma 01, lettera a) del Decreto Legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 come modificato dal D. Lgs. 25 maggio 2017, n. 74

² Art. 5, comma 01, lettera b) del Decreto Legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 come modificato dal D. Lgs. 25 maggio 2017, n. 74

³ Art. 5, comma 1, del Decreto Legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 come modificato dal D. Lgs. 25 maggio 2017, n. 74

	Spedizionieri	Mass media

In verde sono evidenziati i c.d. "stakeholder strategici", quelli più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività, individuati attraverso la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenhagen Charter.

Grazie ad una valutazione svolta per ogni stakeholder, l'ENAC ha potuto stabilire sia il livello di influenza di ciascuno stakeholder sulla propria azione in termini di capacità di incidere sull'azione stessa, sia il livello di interesse che questo ha nell'azione dell'Ente, permettendo così l'individuazione dei soggetti da coinvolgere per capire se la propria attività è adeguata alle aspettative ed esigenze.

Questo processo ha condotto all'individuazione, rispetto ai 79 stakeholder mappati, di 51 stakeholder strategici.

		INFLUENZA	
		BASSA	ALTA
INTERESSE	BASSO		
	ALTO		STAKEHOLDER STRATEGICI

Tutti gli Stakeholder valutati rivestono comunque un ruolo importante per ENAC e per l'attività che l'Ente svolge.

3.2 Analisi del contesto

L'analisi del contesto è la prima attività della pianificazione ed è propedeutica alla identificazione o revisione degli obiettivi strategici, nonché alla definizione della strategia dell'Ente in materia di prevenzione della corruzione. Si tratta di una analisi in cui si esaminano le condizioni esterne ed interne in cui l'organizzazione si trova ad operare oggi e si presume si troverà ad operare nel prossimo futuro.

Il **contesto esterno** in cui opera l'ENAC è definibile su due livelli; il primo di maggior dimensione e influenza, contraddistinto dai seguenti fattori:

- Regolamentari/Normativi
- Tecnologici
- Macroeconomici
- Politici

Il secondo ambito, più ristretto, con gli stakeholder con cui l'ENAC mantiene una interazione costante e che caratterizzano il settore dell'aviazione civile nazionale, ovvero:

- gli operatori del settore aereo (fornitori di beni / servizi)
- i normatori (referenti istituzionali / regolatori)

- gli utilizzatori / beneficiari dei servizi.

Il **contesto interno** che contraddistingue ENAC, ovvero l'insieme di risorse e regole con cui l'Ente provvede ad adempiere ai propri compiti istituzionali e perseguire la propria Mission, è definito da:

- Processi
- Strumenti
- Competenze
- Capacità
- Meccanismi Organizzativi
- Risorse

La Direzione di vertice dell'ENAC, attraverso la metodologia dell'analisi SWOT applicata ai contesti interno ed esterno di riferimento ha analizzato i principali fattori di forza, debolezza, opportunità e minacce utili ad indirizzare le scelte strategiche dell'Ente.

Di seguito si riporta il quadro riassuntivo degli elementi emersi:

FORZE	DEBOLEZZE
PROFESSIONALITA' DEL PERSONALE	MANCANZA PERSONALE
RICONOSCIMENTO A LIVELLO INTERNAZIONALE (AFFIDABILITA' E AUTOREVOLEZZA)	SCARSO ORIENTAMENTO DEL PIANO PERFORMANCE VERSO SODDISFAZIONE BISOGNI UTENZA ESTERNA E CREAZIONE VALORE PUBBLICO
SENSO DI APPARTENENZA E TEAMING	RITARDO NEL DARE RISPOSTA ALL'UTENZA INTERNA ED ESTERNA
PRESENZA SUL TERRITORIO	SCARSA COLLABORAZIONE FRA DA E DO
	SCARSA COMUNICAZIONE
	MANCANZA AUTORITA' SU COMPAGNIE AEREE STRANIERE CHE OPERANO IN ITALIA
	SCARSO SUPPORTO ALL'INDUSTRIA ITALIANA
	MENTALITA DELLA DIRIGENZA POCO PROPENSA AL CAMBIAMENTO E INNOVAZIONE
OPPORTUNITA'	MINACCE
TRASFORMAZIONE IN ENTE PUBBLICO ECONOMICO	PENSIONAMENTI PERSONALE DIRIGENTE (8 NEL 2020 E 4 NEL 2021) E NON DIRIGENTE
RAFFORZARE POSIZIONE ENAC COME AUTORITA' UNICA DEL SETTORE TRASPORTO AEREO	CRESCITA COMPETENZE ART
RIPORTARE IN ENAC COMPETENZE PERSE E ACQUISIRNE NUOVE	PERDITA DI POTERE VERSO SOCIETA' DI GESTIONE
COSTITUZIONE SOCIETA' IN HOUSE	CONCORRENZA ALTRE AUTORITA' EUROPEE MENO BUCROCRATIZZATE
PIANO DI FORMAZIONE DIRIGENZA	PERDITA AUTONOMIA DECISIONALE
PIANO DI FORMAZIONE INDIVIDUALE PERSONALE NON DIRIGENTE	
ATTIVAZIONE CANALI SOCIAL NETWORK	
PUBBLICIZZARE MAGGIORMENTE ENAC	

Per approfondimenti sull'analisi del contesto si rimanda alla consultazione del Rapporto e Bilancio Sociale, pubblicato annualmente dall'ENAC e consultabile al seguente link:

<https://www.enac.gov.it/pubblicazioni/enac-autorita-per-laviazione-civile-rapporto-bilancio-sociale-2018>

3.3 L'albero della performance

L'albero della performance è una mappa logica che rappresenta i legami tra missione, aree strategiche, obiettivi specifici, programmazione annuale, fino ad arrivare alla definizione degli obiettivi individuali. Esso fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica ed integrata della performance dell'amministrazione.

Di seguito si riporta uno schema dell'albero, che permette di comprenderne la logica sottostante.



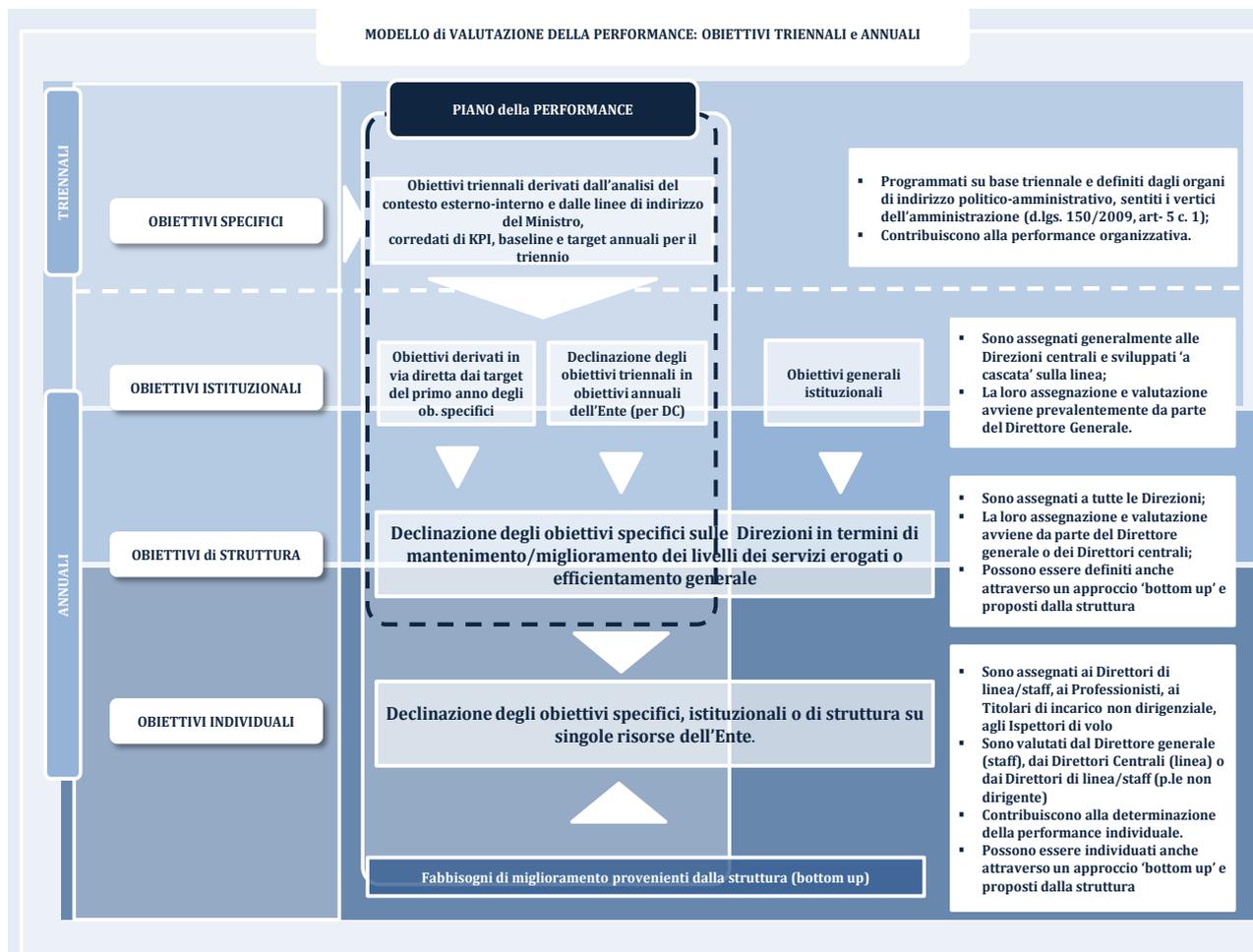
Ogni anno, in fase di Pianificazione Strategica, è previsto un momento di riflessione per confermare o meno le formulazioni di Missione e Aree Strategiche pubblicate nel ciclo precedente.

La Missione non ha subito variazioni negli anni, in quanto rappresenta una componente strutturalmente più stabile nel tempo rispetto agli elementi successivi dell'albero.

Gli obiettivi di orizzonte triennale (specifici) sono aggiornati, adattati e/o ridefiniti, per cui alcuni obiettivi specifici riportati in questo Piano coincidono con quelli esplicitati per il triennio precedente, mentre altri hanno subito modifiche – lievi o sostanziali – in base alle priorità politiche espresse dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, nonché in base alle risultanze dell'analisi del contesto esterno/interno (SWOT Analysis).

Gli altri obiettivi e i relativi progetti, invece, in quanto proiezione annuale della strategia dell'Ente, sono ridefiniti ogni anno.

La figura seguente rappresenta il perimetro del Piano della performance rispetto agli obiettivi annuali e triennali.



Obiettivi specifici

Sono gli obiettivi dell'Ente definiti su base triennale in coerenza con le priorità politiche espresse nell'Atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, tenendo presente la Missione dell'ENAC e le risultanze dell'analisi del contesto esterno e interno.

Gli obiettivi specifici sono riferiti alle aree strategiche dell'Ente e sono deliberati dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, sentiti i vertici amministrativi.

Per ogni obiettivo sono definiti uno o più Key Performance Indicator (KPI), al fine di poter misurare e monitorare lo stato di avanzamento dell'obiettivo e quindi della strategia stessa.

Ad ogni indicatore, a sua volta, è assegnato un target annuale qualitativo, quantitativo o di impatto, definito – ove possibile - sulla base di trend storici di riferimento (*baseline*).

3.4 Piano degli obiettivi specifici

Il Piano degli obiettivi specifici 2020-2022 dell'ENAC, riportato nella tabella riepilogativa sottostante, è stato elaborato dalla dirigenza di vertice partendo dalla analisi del quadro di riferimento - articolato nelle due componenti delle dinamiche del contesto esterno ed interno in cui l'Ente opera e delle priorità politiche per il triennio di riferimento. Per tale ultimo aspetto, si è preso a riferimento l'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti concernente l'individuazione delle priorità politiche da realizzarsi nell'anno 2019, le indicazioni del Consiglio di Amministrazione e le priorità emerse dall'analisi del contesto operata dalla dirigenza di vertice.

Ad ottobre 2019, il Presidente dell'ENAC, con il Direttore generale, ha convocato tutta la dirigenza dell'Ente al fine di discutere insieme sulle future strategie per il triennio 2020-2022.

L'incontro ha preso le mosse da una breve disamina del modello di gestione della performance dell'ENAC; in particolare si è sottolineata l'importanza dell'analisi del contesto esterno ed interno che rappresenta la prima attività in ambito di pianificazione risultando propedeutica alla identificazione, revisione o conferma degli obiettivi specifici dell'ENAC esplicitati nel precedente Piano della performance 2019 -2021.

Si è dunque proceduto all'analisi delle condizioni esterne ed interne in cui l'organizzazione si trova ad operare o si presume si troverà ad operare. Diversi sono i fattori che si sono tenuti in considerazione e che influenzano il contesto operativo dell'Ente; si distinguono fattori regolamentari/normativi, fattori tecnologici, fattori macroeconomici e politici, nonché l'ambito, più ristretto, che guarda agli stakeholder con cui l'ENAC ha una integrazione costante quali gli operatori del settore aereo.

Dopo avere ricordato la Mission dell'ENAC, le cinque aree strategiche e le varie tipologie di obiettivi che compongono l'albero della performance, il Presidente, anche nella sua qualità di membro del Consiglio di Amministrazione, ha esplicitato gli scenari di sviluppo futuro dell'attività dell'Ente di seguito elencati per grandi linee:

- Visione generale sull'ENAC e suo sviluppo futuro: l'Ente è l'Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile. Successive disposizioni hanno conferito all'Ente ulteriori competenze, tra cui si ricordano le funzioni di Autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza declinata nei due sensi di safety e security, nonché di organismo responsabile per l'applicazione del regolamento comunitario in materia di slot e del rispetto dei diritti dei passeggeri, compresi i soggetti disabili o a mobilità ridotta. Oltre le su indicate funzioni che caratterizzano l'ENAC, sarebbe auspicabile che l'Ente consolidasse o acquisisse, compatibilmente con la normativa nazionale e internazionale, nuove competenze in ambito di assegnazione degli slot, in ambito dei servizi di navigazione aerea e di maggiore collaborazione con la ANSV;

- Fondamentale appare l'attività di stimolo fornita dalla ricerca (P.06): La ricerca e l'innovazione tecnologica sono tra i principali motori dello sviluppo economico di un paese. La capacità di un sistema economico di sfruttare le nuove tecnologie e di adattarsi a servizi e scenari economici in rapida trasformazione viene considerata essenziale per assicurare ai cittadini prospettive di miglioramento dello standard di vita. L'Italia in questo contesto ha deciso di assicurare agli utenti dell'aviazione civile un insieme di servizi sempre più efficienti e con standard di sicurezza sempre adeguati alle esigenze ed ai ritmi dettati dalla crescita economica ed ha deciso di investire nell'innovazione tecnologica e nelle tecnologie digitali di nuova generazione. L'Ente ha adottato un Piano quinquennale della ricerca 2018-2022. Ogni anno viene poi adottato un Piano operativo di riferimento per l'anno in corso. Appare fondamentale l'attuazione di quanto ivi previsto, nonché gli spunti che dal piano derivano per meglio definire aspetti di problematiche afferenti alle diverse aree strategiche di riferimento.
- Formazione di tutto il personale dell'ENAC (C.02): il contributo che l'attività di formazione offre per aumentare la diffusione e il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza del volo è un concetto consolidato e condiviso dal Sistema Aviazione Civile Internazionale. Alle organizzazioni deputate a svolgere il ruolo di *Regolazione e Controllo nel settore dell'aviazione civile* è richiesto, quindi, di dotarsi di strumenti organizzativi per gestire l'attività inerente la qualificazione del personale impiegato nella Safety Oversight, ma anche di continuamente aggiornare il proprio personale dedicato alle altre funzioni che caratterizzano l'attività dell'ENAC. Un elemento centrale del Piano Triennale di Formazione 2014-2016 è rappresentato dal collegamento di quest'ultimo con il Piano delle Performance dell'Ente, in modo da ancorare la gestione della formazione agli obiettivi strategici e alle politiche di gestione del personale. Attualmente il Piano è in fase di rivisitazione, sono stati costituiti appositi gruppi di lavoro che hanno proceduto ad una ricognizione delle necessità formative relativamente alle varie tipologie di personale e ai processi delle varie Direzioni riportate nel MAGOQ;
- Attività internazionale: nell'ambito dello svolgimento della propria ammissione istituzionale, l'ENAC rappresenta l'Italia nei maggiori organismi attivi a livello mondiale ed europeo nel settore dell'aviazione civile, quali l'ICAO, l'ECAC, l'Unione Europea, l'EASA, Eurocontrol. Appare fondamentale proseguire anche per il prossimo triennio con impegno, costanza e serietà la propria attività in tale ambito sostenendo le posizioni nazionali concernenti varie tematiche di interesse strategico come la safety (P.01), i diritti dei passeggeri e la qualità dei servizi (P.04, P.05), la regolazione dello spazio aereo, lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, la security (P.03), la facilitation, la regolazione economica, l'ambiente e le relazioni estere dell'UE, partecipando all'uopo ai vari consessi internazionali;
- Attività aerospaziale (P.02): l'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9.05.2018 ha individuato l'Aeroporto di Grottaglie quale Spazioporto nazionale per le esigenze dei voli commerciali suborbitali, in considerazione delle caratteristiche delle infrastrutture e lo loro potenzialità di adeguamento in tempi brevi, nonché per la corrispondenza ai criteri di selezione definiti da ENAC; dunque, lo spazioporto di Grottaglie è considerato infrastruttura strategica nazionale; l'ENAC, per il triennio 2020/2022 si pone come obiettivo strategico quello di curare l'attuazione di tutte le azioni necessarie per la realizzazione ed attivazione dello spazioporto di

Grottaglie curandone e coordinandone ogni aspetto, compreso l'adeguamento degli strumenti convenzionali per i rapporti convenzionali;

- Droni: I droni (*SAPR – Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto*) sono una tecnologia che sta producendo cambiamenti radicali nella società, creando opportunità per nuovi servizi e applicazioni, nonché nuove sfide. I droni rappresentano un'opportunità enorme sia per la nostra industria aeronautica, in particolare per le piccole e medie imprese, sia per molte imprese, aeronautiche e non, che saranno in grado di integrarli nelle proprie attività, aumentando la loro efficienza e la competitività, in diversi settori, dal ferroviario all'elettronico, dalla salvaguardia del patrimonio artistico alle attività di pubblica sicurezza e di ricerca e soccorso, il loro sviluppo deve però tenere conto degli aspetti di safety, security e privacy che devono essere garantiti all'intera comunità. Data l'ampia varietà di tipi di droni usati in condizioni operative molto diverse, è necessario definire ed attuare rapidamente un quadro normativo basato sul rischio che ne garantirà l'uso in sicurezza nello spazio aereo civile. In tale contesto, devono essere considerate le questioni relative alla sicurezza, alla responsabilità, alla copertura assicurativa, nonché alla riservatezza e protezione dei dati e all'ambiente. In Italia l'ingresso regolato, sicuro ed efficiente delle attività dei droni è oggetto di un intenso lavoro di cooperazione tra ENAC, ENAV, gestori aeroportuali, operatori e industria del settore. Sono inoltre numerosi i progetti di ricerca e sviluppo sui droni, sia in Italia che a livello internazionale. L'ENAC dovrà quindi continuare il proprio coinvolgimento e l'impulso al settore attraverso lo stretto coordinamento di tutte le componenti interessate, assicurando uno sviluppo sicuro e tempestivo che possa anche essere tragguardato sui mercati internazionali.
- *Cybersecurity (P.07)*: Quello della cybersecurity è un tema di grande rilievo in numerosi settori e, naturalmente, anche in quello aereo. L'aviazione è certamente uno dei settori nei quali la tecnologia gioca un ruolo chiave. Nel corso del 2019 si sono svolti incontri per la presentazione del "Management of Information Security Risks" (NPA - Notice of proposed amendment - n. 2019-07) da parte dell'EASA, l'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea. Si tratta di una proposta regolamentare finalizzata a far sì che le autorità europee dell'aviazione civile e le imprese aeronautiche attuino tutte le azioni necessarie per proteggere dagli attacchi informatici i dati e i sistemi di tecnologia dell'informazione e della comunicazione il cui malfunzionamento può compromettere la sicurezza del volo in termini di safety. I lavori hanno visto la partecipazione di rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana, di Assaeroporti, di ENAV, di Alitalia e altri operatori aerei, di alcune realtà aziendali del gruppo Leonardo, nonché di altri importanti stakeholder in rappresentanza della media impresa. Il tema maggiore da affrontare per il nuovo triennio concerne gli impatti che tale normativa può avere a livello organizzativo, gli effetti che possono generarsi sulla safety, sull'organizzazione delle imprese, sulle risorse umane e il tema degli investimenti da fare per dare attuazione alle normative sulla cybersecurity sia a livello nazionale, sia a livello globale. Unico obiettivo è quello di continuare a garantire il più alto livello di sicurezza nel trasporto aereo, accrescendo la consapevolezza della cybersecurity e, al contempo, di come affrontare questo tema in modo armonizzato a livello europeo.

Gli obiettivi sono classificati con un numero progressivo al quale è associata la lettera "P" per la prospettiva "processi" e la lettera "C" per la prospettiva "competenze, sviluppo interno e

risorse umane e finanziarie”, in quanto la stesura del Piano si ispira da sempre ai principi della “balanced scorecard” che prevede la realizzazione dei bisogni degli stakeholder attraverso il miglioramento dei processi (“P”) e la valorizzazione delle risorse interne (“C”).

Per dare evidenza del collegamento tra obiettivi e stakeholder nel piano degli obiettivi specifici è stata aggiunta una colonna “stakeholder”.

L’integrazione del ciclo della performance con gli strumenti ed i processi relativi alla digitalizzazione, alla qualità dei servizi, alla trasparenza, all’integrità e, in generale, alla prevenzione della corruzione, è realizzata attraverso uno stretto collegamento tra i diversi documenti di programmazione adottati: Piano della Performance, Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Programma triennale per la trasparenza e l’integrità.

E’ stata esplicitata, in corrispondenza di ogni indicatore (KPI), la fonte della baseline utilizzata per la misurazione.

Nel prospetto degli obiettivi sono stati inseriti alcuni indicatori di outcome collegati alle cinque aree strategiche dell’Ente, al fine di maggiormente evidenziare il valore pubblico creato dall’attuazione delle strategie dell’ENAC, con i relativi indicatori che l’Ente misurerà nel corso del triennio.

Nel Piano degli obiettivi specifici è presente una colonna (“MIS-PROGR”) che permette di ricondurre gli obiettivi strategici a Missioni e Programmi di riferimento, come classificati nel bilancio di previsione 2020.

In linea generale, si è proceduto a rendere la formulazione degli obiettivi e dei relativi indicatori maggiormente comprensibile a tutte le classi e categorie di stakeholder, anche in base alle indicazioni metodologiche ricevute dall’Organismo Indipendente di Valutazione (OIV).

E’ stata modificata la formulazione dei seguenti obiettivi:

Cod.	Vecchia formulazione	Nuova formulazione
P.01	<i>Allineamento dello State Safety Program e del Safety Plan alle disposizioni del Reg. UE 1139/2018</i>	<i>Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nel Safety Plan ENAC, in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)</i>
P.04	<i>Definire un sistema adeguato di rilevazione e monitoraggio degli attori e della qualità dei servizi nel settore del trasporto aereo in sinergia con gli aeroporti aperti al traffico commerciale</i>	<i>Definire un sistema di regole atto a tutelare l’equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero</i>
P.06	<i>Favorire e promuovere la ricerca nell’ambito del trasporto aereo e del settore aeronautico</i>	<i>Favorire e promuovere la ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico</i>

È stato, inoltre, aggiunto l’obiettivo P.07 “Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo”, alla luce della strategicità emersa del presidio di tale aspetto, volto a mettere in atto le misure più idonee a contenere i rischi derivanti da attacco cyber.

L’indicatore in ambito di equa competitività relativo al PNA Cargo (che sarà presidiato tramite obiettivo di struttura o istituzionale per l’anno 2020) è stato sostituito dalla predisposizione degli atti relativi al Piano Nazionale degli Aeroporti – la cui revisione è citata anche all’interno

della Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, da effettuarsi in collaborazione con l'ENAC.

L'indicatore relativo al monitoraggio degli investimenti aeroportuali è stato esteso a tutte le società di gestione che hanno sottoscritto un contratto di programma con l'Ente e non più limitato ai soli contratti di programma in deroga.

Sono rimasti invariati, pur se aggiornati allo stato dell'arte e alle conseguenti attività per la verifica dei loro impatti, gli indicatori in ambito di qualità dei servizi relativi alla verifica e miglioramento di gestione dei reclami dei passeggeri da parte dei vettori e l'altro relativo ai servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio.

Si è mantenuto l'indicatore relativo al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei processi da attuarsi tramite informatizzazione dei processi, in linea con l'esigenza di proseguire nella digitalizzazione dell'Ente. Il relativo target 2020 è di due servizi in quanto nel 2020 è previsto l'avvicendamento della Società di servizi di conduzione IT, che determinerà un fisiologico periodo di familiarizzazione con i sistemi in essere.

È stato inserito l'indicatore relativo allo stato di attuazione del Piano della Formazione 2020-2022 nell'ambito dell'obiettivo trasversale di valorizzazione delle risorse umane.

Nella pagina seguente è riportato il Piano degli obiettivi specifici.

Piano degli obiettivi specifici ENAC 2020-2022

COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2020-2022	AREA STRAT	KPI	Baseline	Fonte	TARGET			Stakeholder	OBIETTIVI DI OUTCOME	INDICATORE OUTCOME	MIS - PROGR	
						2020	2021	2022					
P.01	Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nel Safety Plan ENAC, in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	SAFETY	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione per ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza	0% (0/70 processi)	Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità (MAGOQ) + Banca dati Report Direzionale	30%	70%	100%	Operatori del settore	GARANTIRE CHE IL LIVELLO DI SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE SIA COERENTE CON QUELLO EUROPEO	LIVELLO DI SICUREZZA REALIZZATO - SAFETY PERFORMANCE INDICATORS, RANKING EASA CMA	B - B4	
			% Azioni realizzate/azioni pianificate nel Safety Plan ENAC per l'anno di riferimento	36 azioni previste nel Safety Plan ENAC 2018-2022 (di cui 16 EPAS e 20 nazionali)	EPAS (European Plan for Aviation System) e Safety Plan ENAC 2018-2022	70%	70%	70%	Commissione europea EASA ICAO				
			Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA)	Punteggi ranking anno 2018 (96,5%)	Database Standardisation Information System (SIS)	>90%	>90%	>90%	Commissione europea EASA ICAO				
P.02	Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	SAFETY	Azioni realizzate rispetto a quelle indicate nell'atto di indirizzo del MIT	0/4	Atti di indirizzo MIT 10/7/2017 e 9/5/2018 su voli commerciali suborbitali	Adozione Regolamento spaziorporto e finalizzazione Atto aggiuntivo alla Convenzione di concessione		Regolamento operazioni volo	Definizione delle componenti di sistema per accesso allo spazio	Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spaziorporto ASI Comunità locali	GARANTIRE L'ACCESSO ALL'AEROSPAZIO IN COERENZA CON LE DIRETTIVE GOVERNATIVE	CONDIZIONI DI ACCESSO DEFINITE (ASSETTO REGOLATORIO E INFRASTRUTTURALE DEI SERVIZI MESSI IN ATTO)	B - B1
P.03	Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	SECURITY	Linee guida sulla RBO e revisione delle check list ispezioni	--	--	Adozione di Linee guida e check list ispezioni revisionate	da definire in base al nuovo modello	da definire in base al nuovo modello	Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri	LIMITARE ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO A TUTELA DEI SERVIZI E DELLA SICUREZZA DEI PASSEGGERI	GRADO DI RIPONDENZA DEL SISTEMA AGLI ATTACCHI CYBER	B - B2	
P.07	Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo		N. domini da adeguare ai requisiti di cybersecurity	0/2	Reg. UE 2019/1583	2 Domini (APT=Aeroporti e ATM=Air Traffic Management)	da definire in attesa indicazioni dalla normativa UE	da definire in attesa indicazioni dalla normativa UE	Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri				
P.04	Definire un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero	EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	Stato di avanzamento delle fasi per la revisione del Piano Nazionale Aeroporti	0/3	Atto d'indirizzo del MIT	Fase 1 completata (Definizione criteri di affidamento)	Fase 2 completata (Individuazione del partner con gara ad evidenza pubblica)	Fase 3 completata (Adozione del PNA da parte del MIT)	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo	INDIVIDUARE E CONSOLIDARE L'OFFERTA INFRASTRUTTURALE PER SODDISFARE LE ESIGENZE DERIVANTI DALLA DOMANDA DI TRASPORTO AEREO, A SUPPORTO DELLO SVILUPPO ECONOMICO DEL PAESE	CAPACITA' AEROPORTUALE DISPONIBILE RISPETTO ALLE ESIGENZE DI TRAFFICO	C - C1	
			% aeroporti con contratto di programma monitorati ogni anno (investimenti)	0/14 aeroporti	Banca dati MIA (Monitoraggio Investimenti Aeroportuali)	100%	100%	100%	Gestori aeroportuali MIT ART				
			% vettori nazionali e stabiliti in Italia monitorati su performance e capacità operativa (voli commerciali passeggeri)	Vettori stabiliti in Italia che aderiscono all'iniziativa (numero da definire in base alla adesione volontaria alla rilevazione)	Dati Eurocontrol Dati vettori	100%	100%	100%	Vettori Gestori aeroportuali Passeggeri				
			Quadro che disciplini l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti - stato di avanzamento (3 fasi)	Capitolato di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling	Decreto lgs 18/99 per la parte relativa alle limitazioni dell'accesso al mercato handling	Completamento fase 1 (Affidamento gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling)	Fase 2 (Applicazione del modello)	Fase 3 (Verifica impatto)	Handlers Gestori aeroportuali				

COD.	OBIETTIVI SPECIFICI	AREA STRAT	KPI	Baseline	Fonte	TARGET			Stakeholder	OBIETTIVI DI	INDICATORE	MIS -
P.05	Rafforzare le misure a tutela dei diritti del passeggero	EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	Stato avanzamento fasi per la verifica e miglioramento delle modalità di gestione dei reclami dei passeggeri da parte delle compagnie aeree	Fase 1 - Mappatura delle modalità di gestione dei reclami da parte delle compagnie aeree	--	Fase 2 - Azioni volte alla risoluzione delle criticità riscontrate	Fase 3 - Verifica impatto	--	Passeggeri Vettori	RAFFORZARE LA TUTELA DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI	VERIFICA IMPATTO AZIONI INTRAPRESE	B - B1
			Stato avanzamento fasi per la individuazione dei servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	Fase 1 - Studio su servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	--	Fase 2 - Azioni correttive/interventi ad hoc	Fase 3 - Verifica impatto	--	Passeggeri Vettori Commissione Europea			
P.06	Favorire e promuovere la ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	SAFETY	% azioni realizzate/azioni pianificate per l'anno di riferimento nell'ambito del Piano della Ricerca 2018-2022	Azioni del Piano di Attuazione per l'anno di riferimento	Piano quinquennale della Ricerca ENAC 2018-2022	70% azioni previste per l'anno 2020	70% azioni previste per l'anno 2021	70% azioni previste per l'anno 2022	Istituti di ricerca Università Aziende private			B - B5
		SECURITY										
		EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI										
		TUTELA DELL'AMBIENTE TRASVERSALE										
C.01	Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	TRASVERSALE	N. di servizi informatizzati	Servizi da informatizzare (20)	--	2 (specificati negli obiettivi annuali 2020)	3	3	Utenti ENAC	GARANTIRE L'OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI E DEI SERVIZI E LA PROFESSIONALITA' DEL PERSONALE ENAC	QUESTIONARIO STAKEHOLDER INTERNI/ESTERNI	D - D3
C.02	Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro	TRASVERSALE	% corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per l'anno di riferimento	Corsi programmati per l'anno di riferimento (in fase di approvazione)	Piano della formazione 2020-2022	100%	100%	100%	Dipendenti ENAC			D - D1

4. LA PROGRAMMAZIONE ANNUALE

Una volta fissati gli obiettivi specifici che l'Ente intende raggiungere, sono articolati gli obiettivi necessari alla loro realizzazione (obiettivi istituzionali e obiettivi di struttura). Per raggiungere uno stesso obiettivo specifico possono essere individuati uno o più obiettivi annuali.

Gli obiettivi annuali rappresentano, quindi, i traguardi intermedi da raggiungere, al fine di assicurare il conseguimento del target annuale dell'obiettivo triennale cui si riferiscono.

Ad ogni obiettivo è associato almeno un indicatore di performance (KPI), con il relativo target.

Per il raggiungimento di ogni obiettivo viene definito, a cura del direttore responsabile, un progetto costituito da tutte le attività necessarie per conseguire l'obiettivo ad esso correlato o una *milestone* intermedia dell'obiettivo stesso. Per ogni progetto sono pertanto indicati i seguenti valori:

1. Obiettivo correlato
2. Nome del progetto
3. *Deliverable* del progetto
4. Direttore responsabile
5. Data di inizio
6. Data di fine
7. Attività del progetto e tempistica (fasi del progetto - GANTT)
8. Risorse umane assegnate
9. Risorse strumentali
10. Dati economici

I dati relativi al progetto sono inseriti in un applicativo informatico creato ad hoc da ENAC per la gestione ed il monitoraggio degli obiettivi e dei progetti.

La gestione informatica dei progetti costituisce, inoltre, un efficace strumento da utilizzare nell'attività periodica di rendicontazione all'OIV (Organismo Indipendente di Valutazione) sullo stato di avanzamento dei progetti e degli obiettivi.

La programmazione annuale è stata definita dal vertice dell'Ente, attraverso un sistema di integrazione e negoziazione, finalizzato a reinterpretare gli obiettivi sovraordinati per personalizzarli sulle sfide specifiche e calarli nelle strutture dirigenziali.

L'utilizzo di tale metodologia, permette di agganciare la performance organizzativa alla performance individuale, dando enfasi alla prospettiva strategica e assicurando la coerenza del sistema.

Si riportano, di seguito, i prospetti riepilogativi della Programmazione annuale 2019, che contengono obiettivi Istituzionali e di Struttura assegnati al personale dirigente.

Per maggiore chiarezza e semplicità di lettura, si esplicitano di seguito gli acronimi utilizzati per identificare le Direzioni Centrali:

SIGLE	STRUTTURE SEDE CENTRALE	SIGLE	STRUTTURE SEDI PERIFERICHE
DG	Direzione Generale	EAA	Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti
VDG	Vice Direzione Generale	EAV	Vice Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti
DGA	Direzione Auditing Interno	EEC	Direzione Sviluppo Studi Economici
DGL	Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso	ETA	Direzione Sviluppo Trasporto Aereo e Licenze
RAA	Direzione Centrale Regolazione Aerea	EGA	Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti
RTA	Direzione Regolazione Trasporto Aereo e Ambiente	ENO	Direzione Aeroportuale Nord-Ovest
RPO	Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo	EMM	Direzione Aeroportuale Milano Malpensa
RNA	Direzione Regolazione Navigabilità	ELM	Direzione Aeroportuale Lombardia
RSE	Direzione Regolazione Security	ENE	Direzione Aeroportuale Nord-Est
RAS	Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo	EER	Direzione Aeroportuale Emilia Romagna
TAA	Direzione Centrale Vigilanza Tecnica	ETS	Direzione Aeroportuale Toscana
TAV	Vice Direzione Centrale Vigilanza Tecnica	ELA	Direzione Aeroportuale Lazio
TSA	Direzione Gestione Spazio Aereo	ECX	Direzione Aeroportuale Regioni Centro
TPP	Direzione Pianificazione e Progetti	ECM	Direzione Aeroportuale Campania
TOP	Direzione Operatività Aeroporti	EPB	Direzione Aeroportuale Puglia Basilicata
TCE	Direzione Operazioni Centro	ECL	Direzione Aeroportuale Calabria
TNE	Direzione Operazioni Nord Est	ESR	Direzione Aeroportuale Sardegna
TNO	Direzione Operazioni Nord Ovest	ESC	Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale
TSU	Direzione Operazioni Sud	ESN	Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale
SAA	Direzione Centrale Sviluppo Organizzativo		
SAP	Direzione Personale		
SGF	Direzione Gestione Finanziaria		
SSI	Direzione Sistemi Informativi		
SAG	Direzione Affari Generali		

4.1. Piano degli Obiettivi Istituzionali 2020

COD. OS	OBIETTIVI SPECIFICI 2020-2022	AREA STRAT	DIR	COD. OI	OBIETTIVO	KPI	TARGET
P.01	Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nel Safety Plan ENAC, in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	SAFETY	TAA	P.01.TAA	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione (70)	30%
			TSA	P.01.TSA	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione	30% processi ATM
			TNO	P.01.TNO	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione	30%
			TNE	P.01.TNE	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione	30%
			TCE	P.01.TCE	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione	30%
			TSU	P.01.TSU	Attuazione di misure organizzative atte a ottimizzare l'utilizzo delle risorse assicurando l'attuale livello di sorveglianza (rivisitazione metodologia PBO)	(%) Numero di processi ottimizzati/Numero di processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione	30%
			RAS	P.01.RAS	Regolamentazione surroundings aeroportuale	Adozione Regolamento	Regolamento adottato
			RPO	P.01.RPO	Testo on-line e aggiornamento sugli APR	1. Creazione di un database di domande per la realizzazione di un sistema di test on-line per il rilascio dell'Attestato di pilota APR. 2. Revisione della Circolare LIC 15 per adeguarla ai requisiti del nuovo regolamento	1. Database consegnato alla Direzione Sistemi Informativi per l'inserimento nel software di gestione del test on-line entro 30/6/2020 2. Presentazione della circolare LIC 15A alla firma del DG entro 30/6/2020
P.02	Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	SAFETY	RNA	P.02.RNA	Voli sub orbitali	Struttura Regolamento operazioni suborbitali e accesso allo spazio	Proposta presentata e approvata VDG entro il 30 ottobre 2019
P.03	Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	SECURITY	EAA	P.03.EAA	Revisione delle check-list dell'NCI security, alla luce della nuova normativa emessa	Elaborazione delle nuove check-list	Check-list elaborate
			ECL	P.03.ECL	Definizione dei criteri per l'elaborazione del programma annuale di ispezioni security, secondo la metodologia RBO	Elaborazione linee guida su RBO security	Linee guida presentate al Direttore Centrale
			ENO	P.03.ENO	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			ENE	P.03.ENE	Definizione dei criteri per l'elaborazione del programma annuale di ispezioni security, secondo la metodologia RBO	Elaborazione linee guida su RBO security	Linee guida presentate al Direttore Centrale
			ETS	P.03.ETS	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			ECX	P.03.ECX	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			EPB	P.03.EPB	Definizione dei criteri per l'elaborazione del programma annuale di ispezioni security, secondo la metodologia RBO	Elaborazione linee guida su RBO security	Linee guida presentate al Direttore Centrale
			ESN	P.03.ESN	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			ESC	P.03.ESC	Definizione dei criteri per l'elaborazione del programma annuale di ispezioni security, secondo la metodologia RBO	Elaborazione linee guida su RBO security	Linee guida presentate al Direttore Centrale
			EMM	P.03.EMM	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			ELA	P.03.ELA	Definizione dei criteri per l'elaborazione del programma annuale di ispezioni security, secondo la metodologia RBO	Elaborazione linee guida su RBO security	Linee guida presentate al Direttore Centrale
			EER	P.03.EER	Revisione delle check-list ispezione security utilizzate dagli ispettori security	Elaborazione nuove check-list	Nuove check-list presentate al Direttore Centrale
			ETA	P.03.ETA	Disciplinare l'attività svolta con Almaviva, Min. interno e vettori, relativamente allo scambio di dati PNR/API	Elaborazione bozza procedura	Bozza procedura presentata al Direttore Centrale
			RSE	P.03.RSE	Definizione di una metodologia basata sulla valutazione del rischio per il potenziamento dei sistemi di protezione dei varchi carrai presso gli aeroporti e revisione della Scheda 7 del PNS (Piano Nazionale della Sicurezza)	Proposta di revisione della Scheda 7 del PNS (Piano Nazionale della Sicurezza) da sottoporre al Comitato Interministeriale per la Sicurezza del trasporto aereo e degli Aeroporti (CISA)	Nuova Scheda 7 del PNS pubblicata entro il 31/12/2020
P.04	Definire un sistema di regole	EQUA	TAV	P.04.TAV	Monitoraggio performance e capacità operativa dei vettori	% vettori monitorati	100%

COD. OS	OBIETTIVI SPECIFICI 2020-2022	AREA STRAT	DIR	COD. OI	OBIETTIVO	KPI	TARGET
	atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero	COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI			nazionali e di quelli stabiliti in Italia che aderiscono all'iniziativa, per voli commerciali passeggeri		
			TOP	P.04.TOP	Piano di implementazione per il sistema EMAS per gli aeroporti commerciali	% aeroporti con RESA inferiore a 240m processati	100% Aeroporti della rete nazionale con RESA inferiore a 240m
			TPP	P.04.TPP	Garantire il monitoraggio degli investimenti aeroportuali	% aeroporti dotati di contratto di programma monitorati	100%
			RTA	P.04.RTA	Applicazione dello Standard ICAO CORSIA	Report di monitoraggio delle attività pianificate e del supporto fornito agli operatori	1 report inviato al Direttore Centrale
			ECM	P.04.ECM	Rafforzamento dell'attività di vigilanza sull'inquinamento acustico dell'aeroporto di Napoli	Adozione delle misure di mitigazione sull'impatto acustico dell'attività volativa	Adozione di 2 notam
			ELM	P.04.ELM	Aggiornamento del Regolamento di scalo vigente per l'aeroporto di Linate, in seguito all'introduzione delle limitazioni nel settore dell'handling	Elaborazione regolamento	Regolamento adottato
			ESR	P.04.ESR	Incrementare competitività degli operatori handling sull'aeroporto di Olbia	Espletamento gara sull'aeroporto a seguito provvedimento di limitazione da parte del DG	Gara espletata
			EEC	P.04.EEC	Monitoraggio economico-finanziario di ENAV	Elaborazione procedura operativa	Procedura approvata dal DC
	EGA	P.04.EGA	Adeguamento e semplificazione della regolazione del mercato dell' handling alla luce delle prassi commerciali intraprese dagli operatori del settore a seguito del mutato assetto operativo del settore	Proposta di modifica del quadro normativo regolatorio vigente del mercato dell' handling	Proposta revisione Regolamento e Circolare APT 02 B, presentata al Direttore Centrale		
P.05	Rafforzare le misure a tutela dei diritti del passeggero	EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	EAV	P.05.EAV	Individuazione dei servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	Individuazione Azioni correttive ad-hoc sulla base dello studio sui servizi minimi	Azioni individuate
C.01	Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione	TRASVERSALE	DGA	C.01.DGA	Verifiche di auditing interno su processi operativi rientranti nell'area di rischio "B" del PTPCT, secondo il Piano Triennale di Auditing Interno	n. processi auditati	2 (processo 63i - "Affidamento servizi di security aeroporti a gestione diretta" e processo 136i, "Effettuazione gare per accesso handler in aeroporti con limitazioni e deroghe")
			DGL	C.01.DGL	Rendere fruibile ai dipendenti ENAC la giurisprudenza in materia di trasporto aereo	Creazione banca dati contenente sentenze e massime	Banca dati on-line
			SAA	C.01.SAA	Migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente	N. servizi da informatizzare	2 (- Sistema on-line per sostenere l'esame ed il conseguimento dell'attestato di Pilota di Droni; - Nuovo sistema per la gestione informatica delle missioni)
			RAA	C.01.RAA	Miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi resi all'utenza nell'ambito del rilascio delle licenze di volo	Predisposizione di un progetto per la realizzazione di sale esami informatizzate sul territorio finalizzate al rilascio delle Licenze PPL	Presentazione al DG del progetto esecutivo per la realizzazione di almeno tre sale esami informatizzate sul territorio per il rilascio delle Licenze PPL
			SSI	C.01.SSI	Informatizzazione servizi	Servizi da informatizzare	2 (- Sistema on-line per sostenere l'esame ed il conseguimento dell'attestato di Pilota di Droni; - Nuovo sistema per la gestione informatica delle missioni)
			SGF	C.01.SGF	Fornire un quadro sulla gestione dei fondi derivanti da avanzo di amministrazione, gestiti da delibere del CdA	Monitoraggio su utilizzo fondi avanzo di amministrazione	Report di monitoraggio presentato al Direttore Centrale
			SAG	C.01.SAG	Attualizzare il Regolamento Amministrativo Contabile ENAC	Aggiornamento della parte contrattuale del Regolamento amministrativo contabile dell'Ente	Proposta di aggiornamento approvata dal Direttore centrale
C.02	Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro	TRASVERSALE	SAP	C.02.SAP	Realizzazione Piano di formazione per l'anno 2020	% corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per anno di riferimento	100%

4.2. Piano degli Obiettivi di Struttura 2020

COD.	DIR	OBIETTIVO	KPI	TARGET
ST.1	DGA	Verifiche di auditing interno su processi operativi rientranti nell'area di rischio "F" del PTPCT, secondo il Piano Triennale di Auditing Interno	n. processi auditati	1 (processo 140i, "Controllo obblighi convenzionali società di gestione aeroportuale")
ST.2	DGL	Recepimento per la parte aeronautica del protocollo di Capetown (sulla proprietà degli aeromobili)	Elaborazione di un Regolamento	Regolamento presentato in CdA
ST.3	EAA	Quadro che disciplini l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti	Affidamento gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling	Gara espletata
ST.4	EAV	Verifica delle modalità di gestione dei reclami dei passeggeri da parte delle compagnie aeree	Individuazione azioni volte alla risoluzione delle criticità riscontrate dalla mappatura delle modalità di gestione dei reclami	Azioni individuate
ST.5	ECL	Aggiornamento regolamento di scalo dell'aeroporto di Lamezia Terme al Reg. 139	Elaborazione regolamento	Regolamento adottato
ST.6	ECM	Monitoraggio della limitazione ai movimenti massimi consentiti sull'aeroporto di Napoli	N. riunioni del Comitato di coordinamento sulla capacità aeroportuale	2
ST.7	ECX	Assicurare la predisposizione dell'ordinanza di adozione del Piano Leonardo da Vinci per le parti ostensibili negli aeroporti di Perugia e Pescara	Predisposizione ordinanze di adozione	Ordinanze adottate
ST.8	EEC	Aggiornamento Annuario statistico	Revisione del format dell'annuario statistico	Annuario revisionato
ST.9	EER	Rafforzamento attività ispettiva di security	Incremento ispezioni rispetto al 2019	5%
ST.10	EGA	Benchmarking fra gestori aeroportuali	Creazione banca dati integrata, consultabile da utenti interni, che contenga gli aspetti gestionali delle società di gestione aeroportuali	Banca dati operativa
ST.11	ELA	Mantenimento attività ispettiva su handling, con particolare focus su Full handlers settore check-in, smistamento e riconsegna bagagli	N. Ispezioni rispetto al 2019 su check-in, smistamento e riconsegna bagagli	Mantenimento
ST.12	ELM	Assicurare la predisposizione dell'ordinanza di adozione del Piano Leonardo da Vinci per le parti ostensibili negli aeroporti di Linate e Bergamo	Predisposizione ordinanze di adozione	Ordinanze adottate
ST.13	EMM	Rafforzamento attività ispettiva su handling	Incremento ispezioni rispetto al 2019	5%
ST.14	ENE	Incrementare competitività degli operatori handling sull'aeroporto di Venezia	Espletamento gara sull'aeroporto a seguito provvedimento di limitazione da parte del DG	Gara espletata
ST.15	ENO	Gestione dei movimenti sulle avio-idro-eli superfici occasionali, con proposta di revisione della relativa normativa di riferimento.	Implementazione definitiva del software ENAC e elaborazione di una proposta di revisione normativa	Proposta della normativa revisionata presentata al DC
ST.16	EPB	Mantenimento attività ispettiva su handling, alla luce delle risultanze del report 2019 sugli inconvenienti ground	N. Ispezioni rispetto al 2019	Mantenimento effettuato secondo la nuova metodologia
ST.17	ESC	Mantenimento attività ispettiva su handling, alla luce delle risultanze del report 2019 sugli inconvenienti ground	N. Ispezioni rispetto al 2019	Mantenimento effettuato secondo la nuova metodologia
ST.18	ESN	Riallocazione varchi staff e carrai	Predisposizione ordinanze di adozione per riallocazione archi staff e carrai	Ordinanze adottate
ST.19	ESR	Mantenimento attività ispettiva su handling, alla luce delle risultanze del report 2019 sugli inconvenienti ground	N. Ispezioni rispetto al 2019	Mantenimento effettuato secondo la nuova metodologia
ST.20	ETA	Rinnovo delle convenzioni previste dall'articolo 785 del codice della navigazione e stipula di nuove convenzioni con i vettori neo affidatari di diritti di traffico sulle rotte esterne all'Unione Europea	Predisposizione degli schemi di convenzioni da inviare ai vettori in caso di esito positivo delle valutazioni	Schemi di convenzioni predisposti e inviati ai vettori
ST.21	ETS	miglioramento gestione della trattazione dei reclami dei passeggeri	Individuazione delle criticità e espletamento azioni di miglioramento	Azioni espletate
ST.22	RAA	Nuovo attestato Crew Member	Redazione del progetto per l'eliminazione dell'attestato di Crew Member cartaceo, e sostituzione con badge unico (compagnia + Crew Member)	Revisione circolare LIC01 (attestato CME)
ST.23	RAS	Liberalizzazione dello spazio aereo disponibile a favore dell'attività civile	Aree disponibili	Incremento delle aree disponibili
ST.24	RNA	Semplificazione delle procedure operative per efficientamento processi	Attuazione progetto ASPH Part II: allocazione responsabilità di gestione del documento, digitalizzazione del documento a partire dalla versione attuale, implementazione nuovi principi per almeno un processo pilota	pubblicazione documento ASPH digitale nella versione attuale on line entro 31 dicembre 2020
ST.25	RPO	Merci pericolose - nucleo ispezioni	Formazione e costituzione di un nucleo di ispettori finalizzato alle verifiche sulle merci pericolose	Nucleo ispettori costituito e prima ispezione eseguita. Entro 31/12/2020
ST.26	RSE	Rafforzamento rapporti con gli stakeholder istituzionali (istruttori security)	Preparazione e realizzazione di un workshop rivolto agli istruttori di security per la divulgazione della normativa europea approvata nell'anno 2019 e degli emendamenti ICAO all'annesso 17	Workshop da effettuare nel secondo semestre 2020. Partecipanti: circa 100 istruttori certificati da ENAC
ST.27	RTA	Adeguamento Action Plan ICAO sulla riduzione delle emissioni di CO2	Report sullo stato di aggiornamento dell'action plan	1 report inviato al Direttore Centrale
ST.28	SAA	Valorizzazione professionale risorse interne	% corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per anno di riferimento	100%
ST.29	SAG	Attuazione delle procedure relative alla ristrutturazione della sede di Viale Castro Pretorio 118	Pubblicazione bando di gara per la procedura aperta in ambito UE e avvio della procedura	Bando pubblicato e avvio della procedura entro il 30/9/2020
ST.30	SAP	Piano triennale che individui le fuoriuscite e le competenze da reintegrare nell'ambito dell'attività organizzativa	Realizzazione Piano triennale	Piano approvato dal Direttore Centrale
ST.31	SGF	Monitoraggio e razionalizzazione del computo dei bolli virtuali emessi da tutte le strutture dell'Ente	Elaborazione report di monitoraggio	Report di monitoraggio per il Direttore Gestione Finanziaria per la successiva comunicazione all'Agenzia delle Entrate

COD.	DIR	OBIETTIVO	KPI	TARGET
ST.32	SSI	Estensione sistema di connettività WiFi con controllo di accesso alla rete sulle sedi territoriali	Numero sedi con connettività WiFi	<p>Almeno 6 fra le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VA - Varese - Aeroporto Malpensa; • VE - Venezia - Viale Galileo Galilei, 30/1, 30173; • NA - Napoli - viale Fulco Ruffo di Calabria snc DA; • NA - Napoli - viale Fulco Ruffo di Calabria snc DO; • PA - Cinisi - via Aeroporto Punta Raisi snc; <ul style="list-style-type: none"> • FI - Firenze - via del Termine 11; • BA - Bari - viale D'Annunzio 1; • PI - Pisa - piazzale D'Ascanio 1; • TO - Caselle Torinese - strada S. Maurizio snc; <ul style="list-style-type: none"> • MI - Segrate - viale Enrico Forlanini 1; • GE - Genova - via Pionieri ed Aviatori snc; • CA - Cagliari - via dei Trasvolatori - Elmas snc; <ul style="list-style-type: none"> • SS - Olbia - Aeroporto Olbia snc; • CT - Catania - via di Fontanarossa snc; • AN - Falconara marittima - piazzale Sordani 1; <ul style="list-style-type: none"> • BG - Orio al Serio - via Aeroporto 13; • BO - Bologna - via Triumvirato 84; • BR - Brindisi - via Ruggero de Simone - contrada Baroncino snc; • CZ - Lamezia Terme - via Aeroporto 1; • RC - Reggio di Calabria - s.s. 106 nr. 107 snc;
ST.33	TAA	Revisione Piano Nazionale Aeroporti	Definizione Capitolato Tecnico per aggiornamento PNA	Capitolato Tecnico definito
ST.34	TAV	Attuazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicato ai rimanenti domini (Continued Airworthiness, POA)	% processi rimodulati	30%
ST.35	TCE	Attuazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicato ai rimanenti domini (Continued Airworthiness, POA)	% processi rimodulati	30%
ST.36	TNE	Attuazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicato ai rimanenti domini (Continued Airworthiness, POA)	% processi rimodulati	30%
ST.37	TNO	Attuazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicato ai rimanenti domini (Continued Airworthiness, POA)	% processi rimodulati	30%
ST.38	TSU	Attuazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicato ai rimanenti domini (Continued Airworthiness, POA)	% processi rimodulati	30%
ST.39	TOP	Assicurare l'aggiornamento AIP per gli aeroporti a gestione diretta	% aeroporti a gestione diretta aggiornati	100% aeroporti a gestione diretta
ST.40	TPP	Alimentazione dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche, soddisfacendo i nuovi requisiti di elaborazione richiesti della L. 130/2018	Implementazione modulo AINOP	Modulo operativo
ST.41	TSA	Definire ed attuare il processo di monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dei fornitori di servizi sulla base dei nuovi requisiti del Reg. (UE) 2017/373	(%) Completamento azioni previste nel nuovo processo	75% azioni completate