

RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

2021



PRESENTAZIONE

La “Relazione sulla Performance”, prevista dall’art. 10, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 150/2009, costituisce lo strumento mediante il quale l’amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli altri stakeholder, interni ed esterni, i risultati ottenuti nel corso dell’anno precedente, concludendo in tal modo il ciclo della performance.

La Relazione si pone l’obiettivo di dare evidenza ai vari Stakeholder, siano essi istituzioni, operatori di settore, passeggeri o cittadini, delle scelte operate, delle attività svolte e dei servizi resi, sempre nel rispetto delle risorse a disposizione a tal fine utilizzate. Trattasi di uno strumento di accountability attraverso il quale rendicontare i risultati ottenuti nel periodo di riferimento.

All’interno della Relazione sono evidenziati, a consuntivo, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati ed alle risorse.

Al fine di favorire una chiara e immediata comprensione del documento, esso è redatto in forma sintetica ed è ispirato ai principi di trasparenza, immediata intelligibilità, veridicità e verificabilità dei contenuti, partecipazione e coerenza interna ed esterna.

Onde evitare ridondanze e sovrabbondanza di informazioni, ove possibile sono stati riportati i link ai documenti pubblicati sul sito istituzionale, da consultare per approfondimenti.

La presente “Relazione sulla Performance”, conforme alle indicazioni contenute nelle Linee Guida n. 3/2018 emanate dal Dipartimento della Funzione pubblica, prende a riferimento il Piano della performance ENAC 2021-2023 e il Sistema di misurazione e valutazione della performance - edizione 6 - anno 2021

Nella presente Relazione sulla performance 2021 l’Ente rendiconta la propria Performance organizzativa enucleando per ogni area strategica (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei Servizio, Tutela Ambientale, Trasversale, Gestionale e Sviluppo interno) i principali risultati raggiunti, in termini di Obiettivi Specifici e politiche dell’Ente.

Una più ampia rendicontazione sui risultati raggiunti dall’Ente è illustrata nel Rapporto e Bilancio Sociale 2021, in corso di pubblicazione al momento dell’adozione del presente documento.

Per favorire una più immediata leggibilità e fruibilità delle informazioni, laddove utile, è stato fatto uso di rappresentazioni grafiche e tabellari.

Apposita sezione è dedicata nella Relazione all’analisi dei dati relativi agli obiettivi assegnati al personale non dirigente (cap. 4.1).

Dal 2019 l’intero ciclo della performance individuale è stato informatizzato e dematerializzato, attraverso lo sviluppo di un applicativo che gestisce l’assegnazione, la pianificazione, il monitoraggio e la valutazione degli obiettivi di tutto il personale dell’Ente, dirigente e non dirigente.

INDICE

PRESENTAZIONE	2
1. Principali risultati raggiunti	4
Area strategica “SAFETY”	4
Area Strategica “SECURITY”	6
Area strategica “EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI”	6
Area strategica “TUTELA AMBIENTALE”	9
2. Analisi di contesto e delle risorse.....	11
3. Performance organizzativa.....	17
3.1 Obiettivi specifici 2021-2023.....	17
3.2 Obiettivi organizzativi di struttura	22
Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati agli Obiettivi Specifici	29
Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati ai processi	33
3.3 Performance, trasparenza, qualità dei servizi.....	38
4. Performance individuale	39
4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance.....	39
Obiettivi individuali	39
4.2 Valutazione performance individuale e premialità.....	40
5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE	44

1. Principali risultati raggiunti

Nello svolgimento della propria missione istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo, l'ENAC è attore primario nei consessi nazionali, internazionali ed europei fornendo un elevato contributo all'efficienza, alla sicurezza e alla sostenibilità del trasporto aereo globale.

I rappresentanti di ENAC nei diversi gruppi di lavoro italiani, europei ed internazionali, operano su diverse iniziative di regolamentazione e di standardizzazione nel quadro di un complesso apparato normativo, caratterizzato oltre che da norme di carattere nazionale, da quelle dell'ICAO, dell'ECAC, dai regolamenti e direttive dell'Unione europea e da normativa dell'EASA e di Eurocontrol.

L'ENAC, quale Autorità di regolazione e controllo dell'aviazione civile in Italia, è intervenuta tempestivamente già dai primi mesi del 2020, adottando iniziative di carattere straordinario e urgente volte a limitare gli effetti sanitari ed economici della pandemia da COVID-19 sul settore del trasporto aereo e a fornire costanti e puntuali informazioni e risposte ai propri stakeholder interni ed esterni, collaborando con le varie Autorità ed Enti nazionali e internazionali e impegnandosi costantemente ad affrontare i diversi scenari che si sono presentati.

Di seguito si descrivono sinteticamente i risultati più rilevanti raggiunti dall'ENAC su tematiche di carattere generale collegate alle aree strategiche e ai relativi agli obiettivi specifici dell'Ente, come enucleati nel Piano della performance 2021-2023 - con particolare riferimento ad aspetti di maggiore interesse per gli Stakeholder di riferimento, nella prospettiva della creazione di valore pubblico - anche al fine di consentire negli anni a venire un riscontro sull'andamento dell'attività dell'Ente.

Per approfondimenti sulle tematiche evidenziate, si rimanda alle informazioni pubblicate sul sito istituzionale (www.enac.gov.it), suddivise per area, e ai documenti presenti nella relativa sezione "Pubblicazioni".

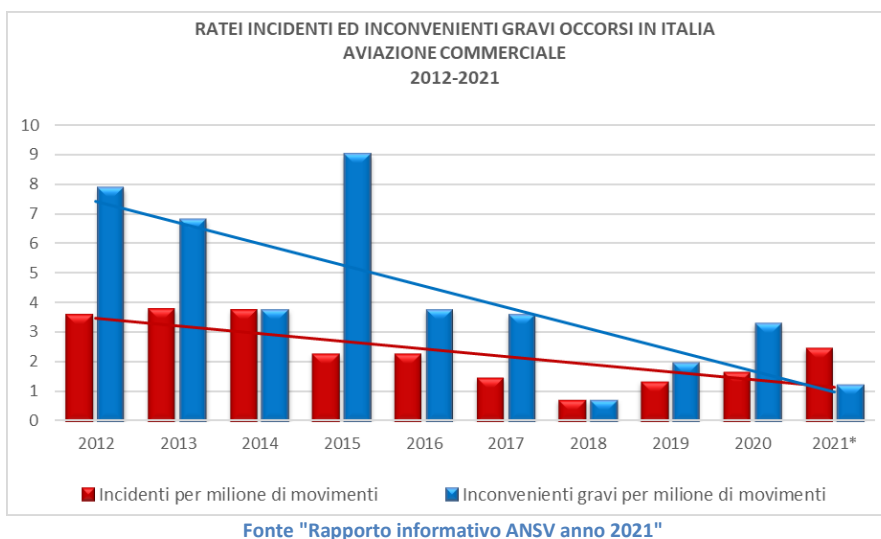
Area strategica "SAFETY"

Obiettivo specifico 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)

Obiettivo specifico P.02: Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali

Obiettivo specifico P.08: Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in accordo al Protocollo di Intesa ENAC-MID

In piena continuità con gli ultimi anni, il **livello di sicurezza del trasporto aereo** è rimasto elevato, confermandosi quale modalità più sicura di trasporto.



Il Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile (**State Safety Programme – Italy** o SSP-Italy) è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento

di un sempre più elevato livello di Safety Performance attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.

Le Safety Performance dello Stato vengono misurate attraverso appositi indicatori (definiti Safety Performance Indicators o SPI), che sono stati descritti dall'ENAC in un apposito documento, disponibile nel sito istituzionale dell'ente, e che vengono misurati annualmente rispetto a dei livelli minimi di prestazione di Safety, definiti Safety Performance Targets o SPT.

L'ENAC pubblica annualmente, sotto forma di "**Safety Report**", il risultato dell'analisi dei dati di safety raccolti, con particolare riguardo all'andamento dei Safety Performance Indicators, che misurano il livello di Safety Performance raggiunto dall'aviazione civile italiana.

A partire dal 2021 il Safety Report dell'ENAC viene reso disponibile on line sotto forma di portale web (**Safety Portal**). Questa scelta permette una più agevole consultazione del documento, che può essere visualizzato anche su device portatili (tablet, cellulari), e ne consente un suo continuo aggiornamento. Il Safety Report può essere infatti arricchito ogniqualvolta siano disponibili nuove analisi utili ai fini di un miglioramento dei livelli di Safety Performance.

In questo quadro lo State Plan for Aviation Safety (SPAS) è il piano delle azioni di safety che l'ENAC mette in atto, nell'ambito dell'SSP e descrive le azioni dell'Ente in materia di safety, così da orientare le attività di regolazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. In particolare, nello SPAS sono comprese sia le safety actions che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) attribuisce agli Stati membri EASA, sia le safety actions individuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base delle evidenze raccolte durante la propria attività di certificazione, sorveglianza e controllo.

A tale riguardo è opportuno segnalare che, a livello nazionale, un particolare rilievo è assunto dalle cosiddette tematiche emergenti che incidono sullo sviluppo dell'aviazione civile in Italia quali, ad esempio, quelle relative ai velivoli a pilotaggio remoto, al controllo in remoto del traffico aeroportuale o ai voli suborbitali.

Con la pubblicazione dello SPAS 2020-2024, l'ENAC si è posto i seguenti obiettivi:

- attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme – Italy;
- soddisfare il requisito dell'art. 8 del regolamento (EU) 2018/1139;
- mettere in atto le safety actions attribuite agli stati membri da parte di EASA attraverso l'EPAS;
- mettere in atto le safety actions individuate a livello nazionale sulla base dei safety data raccolti;
- realizzare le azioni di mitigazione dei safety risk identificati a livello europeo e nazionale.

Lo SPAS è quindi un documento che evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, per il tramite dell'aggiornamento periodico dell'EPAS, e dall'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni raccolte a livello nazionale.

Nel corso del 2021, grazie al lavoro della Commercial Suborbital Transportation Task Force (CSTTF), istituita dall'ENAC in risposta agli Atti di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di **sviluppo sostenibile del trasporto commerciale suborbitale e degli spaziorporti**, è stata definita la struttura del Regolamento per le operazioni suborbitali e l'accesso allo spazio (Regolamento SASO).

Il regolamento contiene i requisiti che un operatore deve soddisfare per essere autorizzato a condurre operazioni suborbitali di decollo e atterraggio orizzontale (HOTOL) (A-A o punto-punto) o operazioni di accesso allo spazio o modulo di iscrizione in orbita. La struttura prevede la suddivisione in due parti: un "Book A" che contiene i requisiti e un "Book B" che contiene il Materiale di Guida per l'applicazione dei requisiti.

L'ENAC ha fornito inoltre supporto istituzionale per iniziative di ricerca nel settore del volo suborbitale, dell'aviolancio e dei servizi spaziali.

In ambito di **Mobilità Aerea Avanzata (AAM)**, l'ENAC ha adottato il [Piano Strategico Nazionale AAM 2021-2030 per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia](#). In risposta al Protocollo d'intesa del 2019 tra ENAC e il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Digitalizzazione (ora Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale MITD) è stata avviata una iniziativa volta alla creazione di un ecosistema Italiano della mobilità aerea avanzata. La condivisione della visione strategica dell'Ente sulla AAM con i Ministeri interessati ha visto poi affidato all'ENAC il compito di supportare lo sviluppo di nuovi concetti operativi di AAM, tenendo conto delle esigenze dei territori, delle necessità di regolamentazione, degli obiettivi di sostenibilità e delle nuove tecnologie per la creazione di un ecosistema in grado di rispondere a

queste sfide. Il primo passo per la creazione dell'ecosistema italiano di Mobilità Aerea Avanzata è stata la definizione di una Roadmap nazionale per l'implementazione dell'AAM che ha consentito di:

- definire i casi applicativi di maggiore interesse dal punto di vista dello sblocco della complessità e dell'interesse applicativo industriale (i cosiddetti "CONUSE");
- definire una gap-analysis per l'implementazione concreta di tali applicazioni sul territorio nazionale;
- definire le milestone da raggiungere a livello nazionale nell'arco temporale che va dal 2021 al 2030, in funzione degli AML (AAM Maturity Level) stabiliti.

La Roadmap è stata successivamente incorporata – divenendone parte integrante – all'interno del più ampio Piano Strategico Nazionale per l'AAM.

I quattro CONUSE individuati, rappresentativi – in termini di complessità e utilizzo – di un più ampio insieme di circa 40 tipologie di applicazioni specifiche, sono i seguenti:

- I) Trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi);
- II) trasporto di merci e materiale biomedicale (medical & goods delivery);
- III) ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping);
- IV) supporto all'agricoltura (agricultural support).

L'implementazione di queste prime applicazioni permetterà di aprire la strada a tutte le altre, colmando i gap tecnologici, regolatori, infrastrutturali etc. necessari per consentire lo sviluppo dell'ecosistema, prevedendo risultati nel breve, medio e lungo periodo.

Area Strategica "SECURITY"

Obiettivo specifico 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

Obiettivo specifico P.07: Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo

L'ICAO, Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, ha dichiarato il 2021 l'anno della Security Culture. L'iniziativa ha lo scopo di accrescere la sensibilità e la consapevolezza nei confronti della cultura della sicurezza, promuovendo azioni positive ed eventi orientati in tal senso. L'obiettivo è incoraggiare e facilitare il rafforzamento di comportamenti e pratiche ispirati alla security culture, puntando sul principio che la sicurezza è responsabilità di ciascuno.

Con riferimento alla **attività ispettiva di security in ambito aeroportuale** si sono revisionati i modelli che consentono di programmare tale attività in maniera più efficiente ed efficace attraverso lo sviluppo di un software che utilizza una metodologia fondata sul Risk Based Oversight (RBO).

In tema di **cybersecurity**, l'ENAC ha posto in essere molteplici iniziative sia in campo italiano che internazionale.

In ambito ICAO l'ENAC partecipa al Working Group on Training (WGT) che di recente ha sviluppato una Cybersecurity Training Roadmap con l'obiettivo di costruire e rafforzare in tutti gli Stati Membri una formazione adeguata e coerente sulla cybersecurity. La Roadmap identifica i destinatari chiave della formazione e propone programmi e contenuti "su misura" ossia commisurati al ruolo ed alle responsabilità dei differenti attori coinvolti nella sicurezza informatica.

In ambito UE, ha partecipato al gruppo di lavoro "Working Group on Cybersecurity" collaborando, tra l'altro, alla revisione delle linee guida per gli operatori del settore.

In ambito nazionale l'ENAC ha provveduto a sensibilizzare i propri dipendenti sul tema della cybersecurity attraverso un'attività di formazione diversificata a seconda del profilo professionale; analogamente ha sensibilizzato gli stakeholder di settore fornendo informazioni in materia cybersecurity, promuovendo le linee guida UE e redigendo linee guida nazionali.

Inoltre, è stato predisposto un programma di formazione sulla cybersecurity indirizzato agli istruttori certificati.

Area strategica "EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI"

Obiettivo specifico 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

Obiettivo specifico P.05: Rafforzare le misure a tutela dei diritti del passeggero

In questa area strategica sono presenti sia aspetti relativi alla pianificazione, realizzazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali degli aeroporti nazionali, in linea con le indicazioni contenute nel Piano

Nazionale degli Aeroporti - il c.d. PNA elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il supporto specialistico dell'ENAC - sia aspetti relativi al Piano nazionale per il Cargo aereo, a quelli relativi alla tutela della navigazione aerea e alla tutela del territorio.

Oltre a questi elementi, la regolazione economica concerne l'attività legata alle compagnie aeree, agli accordi per lo sviluppo dei diritti di traffico con Paesi extra UE al fine di garantire la connettività del Paese, la tutela del diritto alla mobilità, le gestioni aeroportuali e i contratti di programma.

Infine, l'area strategica comprende la qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero.

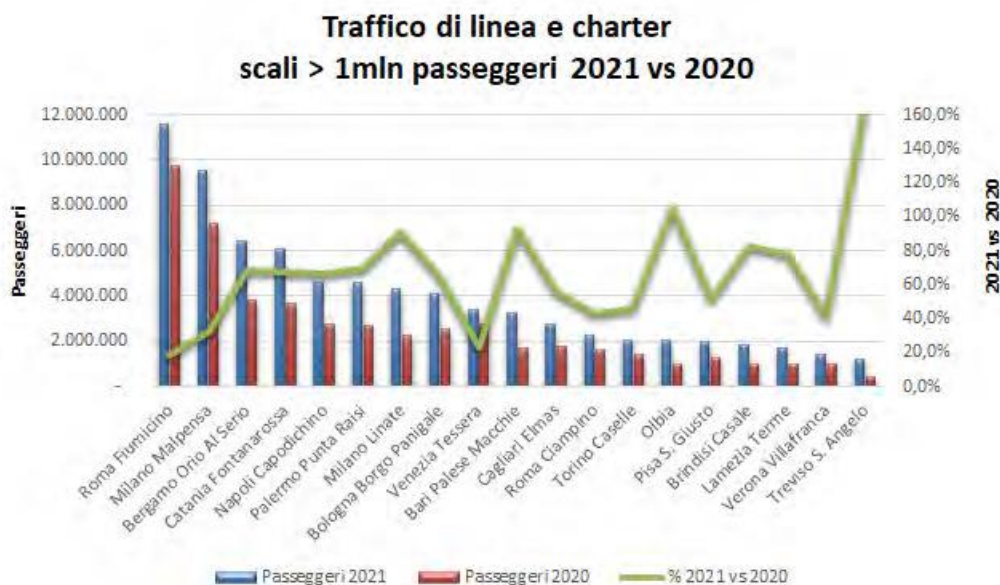
Dati di traffico

I dati di traffico 2021 mostrano una forte ripresa rispetto al 2020, pur persistendo un notevole divario rispetto ai valori 2019, in quanto gli effetti della pandemia hanno comportato l'adozione e il mantenimento di misure restrittive volte al suo contenimento.

Nel corso del 2021 la propensione alla mobilità è stata fortemente influenzata dall'andamento della copertura vaccinale (che, se alla fine del primo semestre risultava ancora molto bassa, al termine dell'anno ha raggiunto livelli sicuramente più soddisfacenti), nonché dalla mancata armonizzazione a livello internazionale delle regole che, sempre allo scopo di contenere la diffusione pandemica, hanno limitato la libertà di spostamento.

A ciò si aggiunga inoltre la fuoriuscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea (Brexit), risalente al 1 febbraio 2020, ma i cui effetti si sono manifestati concretamente nell'annualità 2021.

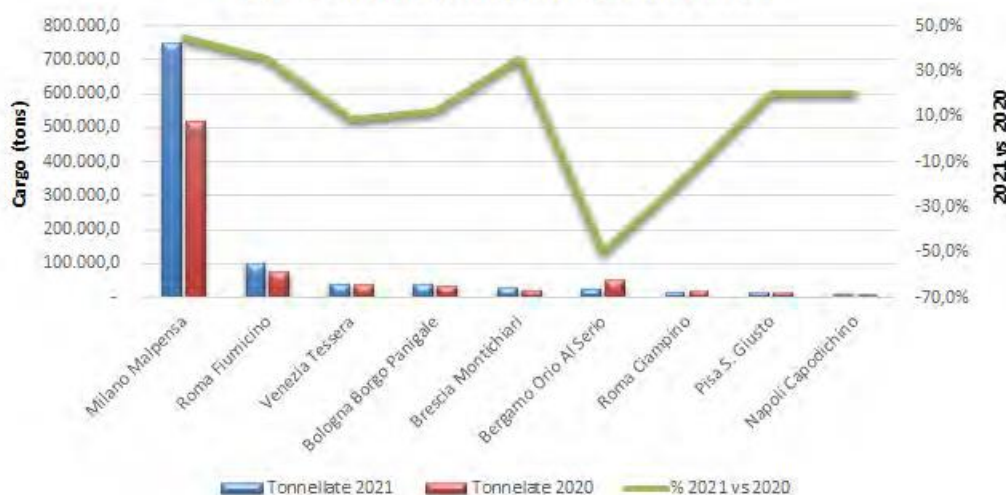
Nei tre grafici seguenti (fonte: ENAC – Dati di traffico 2021) sono illustrati i dati di traffico relativi a passeggeri, movimenti e cargo.



Traffico di linea e charter scali > 10 mila movimenti 2021 vs 2020



Traffico di linea e charter scali > 10 mila tonnellate 2021 vs 2020



Il monitoraggio degli interventi aeroportuali (MIA)

Nel 2021 sono proseguite le attività di monitoraggio degli interventi aeroportuali mediante il sistema informatico MIA, sistema - messo in esercizio dall'ENAC nel 2015 - che consente il monitoraggio dell'avanzamento, temporale ed economico, degli interventi realizzati sulle infrastrutture aeroportuali, in attuazione degli impegni assunti dalle società di gestione nei Contratti di Programma.

Il MIA ha come anagrafiche di base quelle relative alle convenzioni aeroportuali, ai Contratti di Programma, ai Piani degli Interventi e agli interventi inclusi in questi ultimi. I Piani degli Interventi presentano in allegato varie schede che ne costituiscono parte integrante, dove sono rappresentati gli interventi, le relative categorie, le previsioni di spesa distinte per anno e la tipologia di finanziamento.

Con la decisione del MIT di alimentare il portale "Opencantieri" con i dati del MIA, è divenuto sempre più importante l'aggiornamento continuo in MIA degli interventi, degli Stati Avanzamento Lavori (SAL) e delle somme a disposizione, con riferimento ai Contratti di Programma monitorati.

Nel grafico che segue (fonte: dati MIA) è data evidenza, per singolo scalo, della percentuale di realizzazione degli investimenti pianificati per l'annualità 2020, come risultante in esito all'attività di monitoraggio. A livello nazionale la percentuale di realizzazione media degli interventi pianificati ex ante è pari a circa il 42%.

Deve tuttavia essere opportunamente considerato che l'anno 2020 ha rappresentato l'annus horribilis per il settore de trasporto aereo stante l'insorgere della crisi e le conseguenti misure interdittive che hanno

interessato gli aeroporti, le imprese e i cittadini, sicché la realizzazione degli investimenti rispetto a quanto pianificato in fase antecedente alla pandemia da COVID-19, ha risentito di un rallentamento significativo dovuto al contesto di riferimento.



Diritti dei passeggeri

La tutela del passeggero e della qualità dei servizi ha un ruolo centrale; l'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti, contribuendo al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza. L'attività dell'ENAC non è infatti finalizzata a soddisfare le richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza.

Attraverso le informazioni raccolte, l'ENAC individua il volume di reclami/segnalazioni, suddividendoli per categorie, ed effettua un'analisi oggettiva dell'andamento di vettori e gestori nei confronti dei quali l'Ente propone azioni migliorative o eroga eventuali sanzioni pecuniarie, nei casi previsti.

Nel 2021 sono stati gestiti circa 4000 reclami relativi al Reg. (CE) 261/2004, 9 reclami relativi al Reg. 1107/2006 e circa 300 segnalazioni.

Nel corso dell'anno si sono concluse le attività di implementazione della nuova Banca Dati che consente la creazione di un apposito fascicolo per ogni passeggero che potrà essere consultato in ogni momento ai fini della trasparenza dell'azione amministrativa. Il nuovo sistema permette inoltre l'acquisizione del reclamo/segnalazione, il collegamento alle ispezioni di qualità e all'avvio di eventuali procedimenti sanzionatori.

L'applicativo, attualmente in fase di "stress test", risponde a tutti i criteri di accessibilità per le disabilità, previsti dalla normativa nazionale ed europea e sarà fruibile sia da parte degli ispettori aeroportuali ENAC (back-end), che da parte degli utenti esterni (front-end). Il nuovo applicativo risponde, inoltre, alla necessità di ottimizzazione dei criteri di sicurezza (cyber security) e di gestione delle informazioni, nonché alla nuova normativa in materia di protezione dei dati personali.

Area strategica "TUTELA AMBIENTALE"

In tema di protezione ambientale, l'ENAC è attore nei consessi nazionali e internazionali.

In particolare, nel 2021 ha posto in essere le seguenti principali attività:

- aggiornamento dell'Italy's Action Plan, le emissioni di CO2 e il loro monitoraggio,
- coordinamento dell'Osservatorio nazionale sui Sussidi Ambientalmente Favorevoli (SAF) di cui ENAC si è fatto recentemente promotore,

- partecipazione al Comitato ETS (Emissions Trading Scheme), Autorità competente per il meccanismo EU ETS e ICAO CORSIA,
- partecipazione al gruppo ICAO CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection), ai suoi sottogruppi e ai relativi gruppi europei in seno all'ECAC,
- implementazione del CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) in Italia e integrazione nel preesistente quadro normativo europeo del meccanismo ETS,
- organizzazione di incontri con gli stakeholder per condividere iniziative ed informazioni (webinar per la presentazione dell'Italy's Action Plan 2021 e webinar su offsetting e SAF nel trasporto aereo),
- partecipazione alla 26 sessione della Conferenza delle Parti (COP26).

Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO2

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal traffico aereo rappresenta uno degli obiettivi prioritari ai fini del contenimento degli effetti negativi del cambiamento climatico generato dalle attività umane.

Sebbene le emissioni di CO2 dell'aviazione civile rappresentino solo un cinquantesimo delle emissioni prodotte dalle attività umane, l'ICAO incoraggia gli Stati a promuovere un insieme di misure, con l'obiettivo di arrivare a lungo termine alla neutralità di emissioni prodotte dall'aviazione civile, e a una gestione ecosostenibile dell'intero sistema.

L'aggiornamento 2021 dell'Action Plan italiano è orientato verso una maggiore armonizzazione con i progetti ambientali sviluppati dall'Unione Europea e dagli altri Stati membri. In particolare, il documento fornisce un aggiornamento sull'andamento delle emissioni generate nel 2018 e 2019, ed una descrizione degli effetti della crisi del 2020. Questa edizione prevede una stima delle emissioni per gli anni futuri, e passa in rassegna le iniziative ed i progetti degli stakeholder per la riduzione delle emissioni. È stata aggiornata anche la sezione relativa alle infrastrutture aeroportuali, in linea con il nuovo schema di carbon neutrality.

Particolarmente significativo è stato il riscontro positivo ottenuto dagli stakeholder coinvolti nel processo di aggiornamento: l'ENAC ha avuto il privilegio di incentivare e coadiuvare le iniziative e le azioni virtuose poste in essere dagli operatori nazionali nell'ambito del comparto aereo, creando una interazione che ha permesso di generare un documento che ha ottenuto un importante successo a livello internazionale. In ambito ICAO, infatti, è stato riconosciuto all'Italia di essere uno dei Paesi che ha maggiormente contribuito allo sviluppo degli Action Plan, fornendo anche supporto sia diretto che indiretto ad altri Stati.

Ad ottobre 2021 è stato presentato un ulteriore aggiornamento dell'Action Plan italiano che include gli ultimi aggiornamenti della sezione relativa all'Air Navigation Service Provider, evidenziando il contributo dell'ENAV alla riduzione delle emissioni di CO2.

Implementazione del CORSIA in Italia e integrazione nel preesistente framework normativo europeo del meccanismo ETS.

Il CORSIA è lo schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente alle altre azioni ambientali (sviluppo tecnologico, uso dei carburanti alternativi, ottimizzazione delle rotte), contribuirà a raggiungere l'obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO2. Lo Standard sul CORSIA, approvato a giugno 2018 dal Consiglio ICAO, è contenuto nel Volume IV dell'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

Il CORSIA si inserisce nel contesto europeo di regolazione delle emissioni aeree disciplinato dal sistema di scambio Emissions Trading, al quale diversi operatori aerei europei ed internazionali sono già soggetti. In sostanza, nell'Unione Europea, il CORSIA si attua per mezzo dell'ETS.

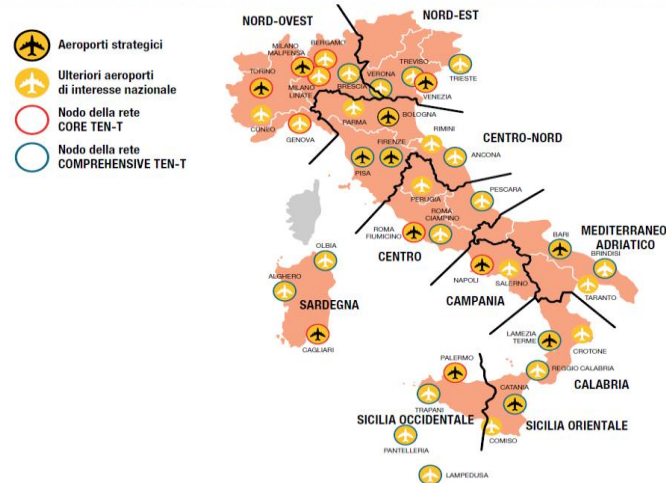
A luglio del 2021 è stato pubblicato dalla Commissione Europea il pacchetto di misure per il contenimento del cambiamento climatico, *Fit for 55*, nel quale è stata inserita la tanto attesa proposta di modifica della Direttiva ETS, oltre alla proposta di regolamentazione della compensazione per i voli rientranti nel meccanismo CORSIA (CORSIA notification). Le Commissioni Trasporti e Ambiente del Consiglio dell'Unione Europea stanno lavorando rispettivamente al dossier "CORSIA Notification" e al dossier "modifica della Direttiva ETS": in entrambi i casi le negoziazioni hanno caratterizzato tutto il secondo semestre del 2021, e proseguiranno ancora. ENAC, con i suoi esperti, supporta il MITE e il MIMS nelle negoziazioni in corso. Nel frattempo, nel corso dell'anno 2021 ENAC, in supporto al MITE e al Comitato ETS, sulla base dell'Accordo di Cooperazione stipulato tra ENAC e MITE a fine 2020, ha seguito l'implementazione delle attività previste per il CORSIA, nel rispetto delle scadenze indicate dall'ICAO: nello specifico, sono stati inviati al Registro Centrale

dell'ICAO i dati aggregati delle emissioni di CO2 prodotte nel 2021 dagli operatori aerei italiani, ed è stata aggiornata la lista degli operatori aerei e dei verificatori attribuiti all'Italia.

2. Analisi di contesto e delle risorse

Il **contesto aeroportuale** in cui opera l'ENAC è rappresentato in figura:

Identificazione dei bacini di traffico e degli aeroporti strategici e di interesse nazionale (d.P.R. n. 201/2015)



fonte: Sito www.enac.gov.it

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.

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

- **SAFETY (SA)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche
- **SECURITY (SE)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite
- **EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI (EQ)** → 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 (TA)** → Attività ed azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente
- **TRASVERSALE (TR)** → Attività ed azioni che interessano trasversalmente più aree strategiche;
- **GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO (GS)** → 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.

Stakeholder

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.

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
 - o Dipendenti
- Beneficiari
 - o Utilizzatori/beneficiari ultimi dei Servizi di ENAC.

Lo strumento attraverso il quale l'Ente va ad individuare i propri stakeholder strategici (quelli più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività) è la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenaghen Charter.

Grazie ad una valutazione svolta per ogni Stakeholder, l'ENAC ogni anno stabilisce 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.

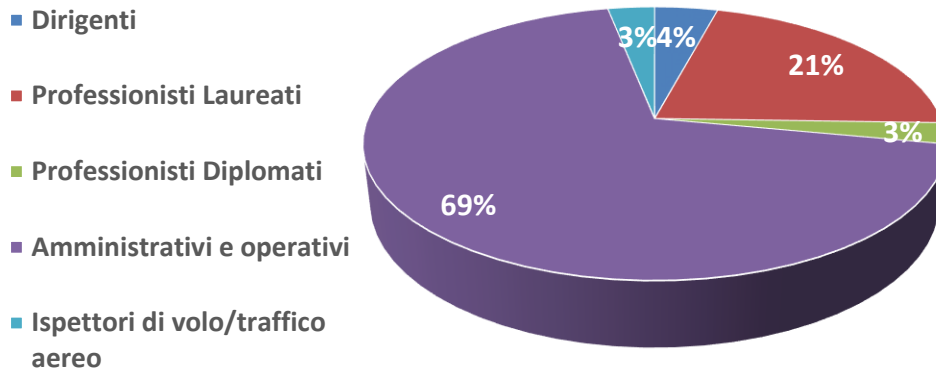
Risorse umane

Nell'espletare le proprie funzioni l'ENAC può contare su personale specializzato, suddiviso nelle seguenti categorie professionali: dirigenziale, professionale, operativa e tecnico-economico-amministrativa.

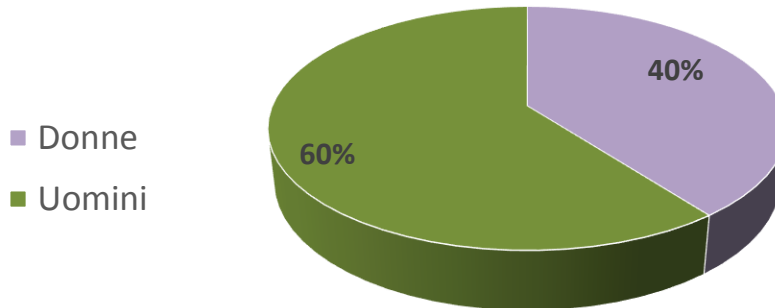
L'ENAC è articolato in una sede centrale e 18 sedi territoriali (14 Direzioni aeroportuali e 4 Direzioni operazioni).

Personale in servizio al 31/12/2021					
Dirigenti	Professionisti Laureati	Professionisti Diplomatici	Amministrativi e operativi	Ispettori di volo e traffico aereo	Totale
27	138	16	446	20	647

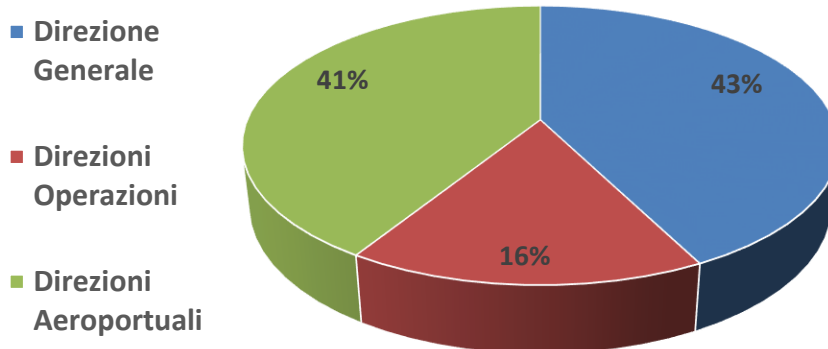
Distribuzione per tipologia di personale



Distribuzione per genere



Distribuzione territoriale



Formazione

La formazione svolta per il personale dell'ENAC nel 2021 si configura sostanzialmente in linea con la pianificazione del triennio 2020-2022 da cui è conseguita la definizione delle attività inserite nel documento di programmazione relativo all'anno di riferimento.

La programmazione 2021 è stata predisposta avendo a riferimento le logiche che contemperano i seguenti criteri:

- soddisfare i requisiti di formazione obbligatoria per il personale neoassunto da qualificare
- avviare azioni di sviluppo della competenza per il management
- garantire il mantenimento della qualificazione del personale senior

Le logiche che hanno improntato la pianificazione delle attività per l'anno 2021 hanno seguito dunque il criterio di curare lo sviluppo di tutto il personale dell'Ente, sia neoassunto che senior, provvedendo a mobilitare tutte le risorse disponibili.

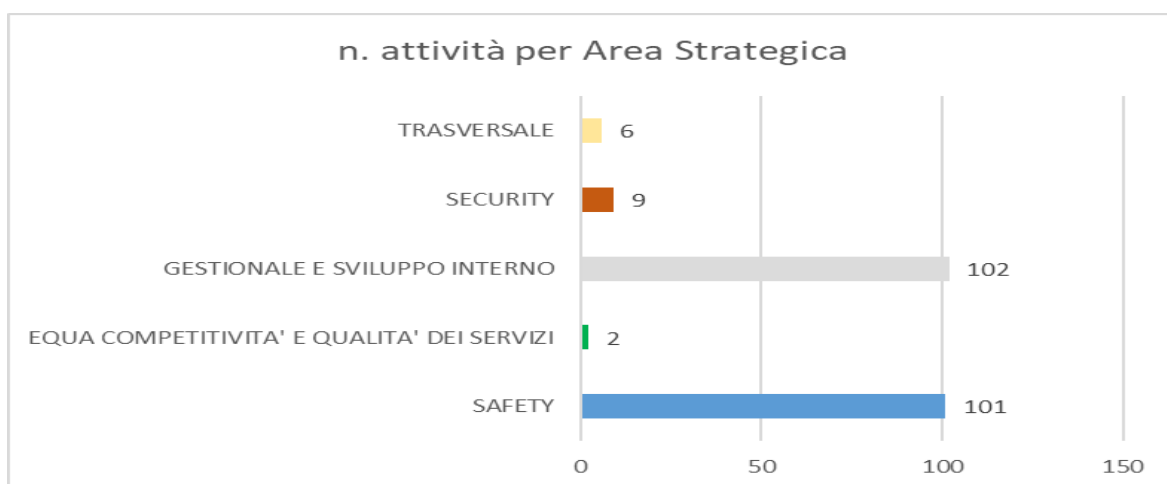
Nel dettaglio, sono stati individuati i seguenti sotto obiettivi da conseguire rispetto alla formazione svolta per il personale ENAC:

1. inclusione lavorativa del personale con disabilità, che tenesse conto di quanto emerso in occasione del sondaggio concluso nel 2020
2. sviluppo della consapevolezza in tema di sicurezza cibernetica
3. analisi quali-quantitativa sul gradimento corsi 2021

Nella Tabella seguente sono indicati i dati di sintesi relativi alle le attività di formazione - interna ed esterna - svolte nel 2021.

Attività	Partecipanti	n. giornate
Formazione in House	4.233	5.173
Formazione a Catalogo	142	1.471
TOTALI	4.375	6.644

Nella figura che segue sono evidenziate le attività svolte (Corsi interni/in House e Corsi a Catalogo) con riferimento alle Aree Strategiche dell'Ente.



Risorse finanziarie

Le entrate dell'ENAC, ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo n. 250/1997 istitutivo dell'Ente, sono costituite da:

- a) trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali previsti dal decreto istitutivo e dal contratto di programma stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) tariffe per le prestazioni di servizi stabilite nel Regolamento delle tariffe ENAC;
- c) proventi previsti dall'articolo 7 della legge 22 agosto 1985, n. 449, come successivamente integrata e modificata;
- d) proventi derivanti da entrate diverse.

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2020).

FINANZIAMENTI PUBBLICI 2020	VALORE €	ENTRATE ENAC		VALORE €
UE per progetti infrastrutturali		TRASFERIMENTI DELLO STATO	Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali	37.294.986
Nazionali per investimenti aeroportuali – Piano Azione e Coesione-	3.992.547	ENTRATE PROPRIE	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche)	90.678.600
Nazionali per investimenti aeroportuali (trasferimento ordinario in conto capitale)	15.000.000		Tariffe per prestazione di servizi	23.412.902
			Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	819.334
			Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti	16.535
			Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente	95.269
			Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L 265/2004	4.684.307
Nazionali per investimenti aeroportuali (riassegnazione fondi perenti finanziamento L 449/1985)			Altri proventi	579.317
Nazionali (trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese di riduzione gas serra)	5.229.524			
TOTALE	24.222.071		TOTALE	157.581.250

Le spese sostenute dall'Ente per il suo funzionamento, circa 79,3 milioni di euro, sono ripartibili in 5 principali macrocategorie sulla base della loro natura:

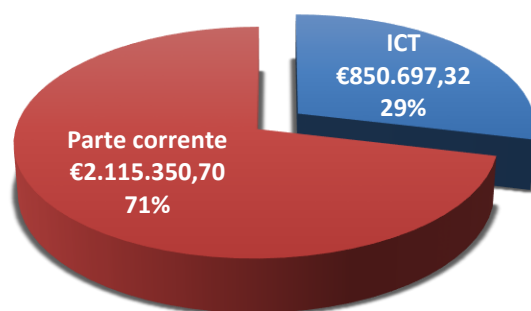
- Spese per il personale (Stipendi, etc);
- Spese di funzionamento (Affitti, utenze, assicurazioni, etc);
- Spese correnti (Trasferte, cancelleria, etc);
- Spese in conto capitale (Sistemi informativi, mobilia, etc)
- Spese Generali amministrative (Contenziosi, oneri, etc).

A queste si aggiungono circa 67,7 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 (18,5 mln)
- Rimborso ai vettori per il rimborso ai vettori del minor prezzo praticato ai residenti nella Regione Siciliana per i biglietti da e per Palermo e Catania ai sensi dell'art. 1 commi 124, 125 e 126 della legge 160/2019 legge di bilancio 2020 (25 mln)
- finanziamenti per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale (24,2 mln).

Investimenti in innovazione tecnologica

Nel 2021 gli investimenti ENAC nel settore ICT sono stati rilevanti e pari a circa 3 Mil di Euro



La progressiva informatizzazione dei processi ha consentito di ottenere significativi risultati. I servizi on line di pagamento e fatturazione hanno registrato 30.361 transazioni prodotte nel 2021; in considerazione del fatto che questo processo consente il pagamento e l'emissione della fattura in modo totalmente automatico, si può stimare un risparmio medio di 2.169 FTE (Full Time Equivalent) di elaborazione da parte degli operatori amministrativi.

3. Performance organizzativa

3.1 Obiettivi specifici 2021-2023

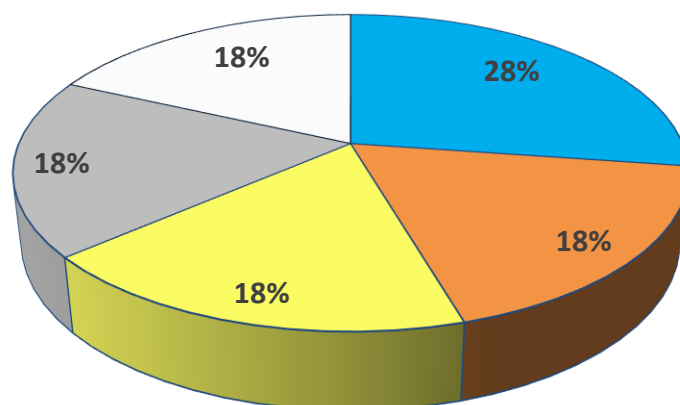
Gli **obiettivi specifici** consistono nell'esplicitazione di risultati misurabili, finalizzati all'aumento di valore per gli *stakeholder* o al miglioramento dell'Ente, da conseguire entro un determinato arco temporale, comunque pluriennale. L'ENAC ha deciso di fissare questo valore a tre anni.

Sono stati definiti obiettivi specifici per ogni area strategica. Per ogni obiettivo sono stati definiti uno o più *Key Performance Indicator* (KPI), al fine di poter misurare e controllare l'avanzamento dell'obiettivo e quindi della strategia stessa.

Ad ogni indicatore, a sua volta, è stato assegnato un target qualitativo o quantitativo, a seconda della tipologia di KPI.

L'integrazione del ciclo della *performance* con gli strumenti ed i processi relativi 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.

Gli 11 obiettivi specifici individuati sono distribuiti nelle cinque aree strategiche, in termini percentuali, come riportato nel grafico seguente:



Distribuzione obiettivi specifici 2021-2023 nelle Aree strategiche

La misurazione dei risultati raggiunti mostra il pieno raggiungimento dei target 2021, come dettagliatamente specificato nella seguente tabella riepilogativa.

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2021

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2021-2023	KPI	Baseline	TARGET 2021	Valore misurato	Scostamento	Stakeholder	Fonte
SAFETY	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)	% di processi ottimizzati sul totale dei processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione per ottimizzare l'utilizzo delle risorse, assicurando l'attuale livello di sorveglianza	30% (21/70 processi)	70%	100% dei processi con riduzione delle giornate-uomo del 22%	↑	Operatori del settore	Manuale per la Gestione dell' Organizzazione e della Qualità (MAGOQ) + Banca dati Report Direzionale + DB gestione obiettivi
			% di azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate nel Safety Plan ENAC per l'anno di riferimento	0% (0/36) azioni previste nel Safety Plan ENAC 2018-2022 (di cui 16 EPAS e 20 nazionali)	70%	80%	↑	Commissione europea EASA ICAO	ENAC Safety Plan e ENAC Safety Report
			Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA)	96,15% (Media punteggi ranking anno 2019)	>90%	97%	↑	Commissione europea EASA ICAO	Database Standardisation Information System (SIS)
	P.02	Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	n. di milestones raggiunte rispetto a quelle previste	Milestone 1/4	Milestone 2 Definizione del Regolamento per le operazioni suborbitali	aggiornamento della struttura del Regolamento SASO relativamente ai requisiti per la protezione delle terze parti per il volo suborbitale e il rientro	=	Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spaziorporto ASI Comunità locali	Atti di indirizzo MIT 10/7/2017 e 9/5/2018 su voli commerciali suborbitali + DB gestione obiettivi
	P.08	Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in accordo al Protocollo di Intesa ENAC-MID	n. di aree sviluppate rispetto a quelle da sviluppare	Area 0/3	Area 1 sviluppata Area 1: Individuazione dei CONUSE (concetti di uso) prioritari per l'Urban/Advanced Air Mobility	4 CONUSE individuati e relativa definizione Piano Strategico, RoadMap e Business Plan	=	Operatori del settore Comunità locali EASA MID	Protocollo di intesa ENAC_MID + DB gestione obiettivi

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2021

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2021-2023	KPI	Baseline	TARGET 2021	Valore misurato	Scostamento	Stakeholder	Fonte
SECURITY	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	Fase di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Fase 1/4 - Adozione delle Linee guida e delle check list ispezioni	Fase 2 - Perfezionamento e approfondimento modelli applicativi per definizione programmazione attività ispettiva	sperimentazione effettuata su aeroporti di differente complessità e programmazione delle ispezioni di security effettuata utilizzando il nuovo sistema	=	Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri	DB gestione obiettivi
	P.07	Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo	n. domini da adeguare ai requisiti di cybersecurity	0/2	2 Domini	2 Domini (AIR + Personale security)	=	Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri	Reg. UE 2019/1583 + DB gestione obiettivi
EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	P.04	Definizione di un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti	Fase 1 (Criteri di affidamento)	Fase 2 completata (Individuazione del partner con gara ad evidenza pubblica)	Fase 2 completata e avvio Fase 3	↑	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo	Atto d'indirizzo del MIT + DB gestione obiettivi
			% di aeroporti con contratto di programma monitorati ogni anno	0/14 aeroporti con contratto di programma	100%	100%	=	Gestori aeroportuali	Banca dati MIA (Monitoraggio Investimenti Aeroportuali)
			Fase di avanzamento rispetto al quadro che disciplina l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti - stato di avanzamento	Fase 1/4 - Capitolato di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling	Fase 2 completata (Elaborazione del bando di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling)	Fase 2 completata	=	Operatori aeroportuali Gestori aeroportuali	d.lgs. 18/99 per la parte relativa alle limitazioni dell'accesso al mercato handling + sito istituzionale ENAC

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2021

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2021-2023	KPI	Baseline	TARGET 2021	Valore misurato	Scostamento	Stakeholder	Fonte
	P.05	Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	Fase di avanzamento strutturazione nuova banca dati informatica relativa alla gestione dei reclami dei passeggeri	Fase 0/2 Banca dati attualmente in uso	Fase 1 Attivazione nuova banca dati	Fase 1 completata	=	Passeggeri Vettori	Nuova Banca Dati Reclami + DB gestione obiettivi
			Fase di avanzamento progetto di individuazione dei servizi minimi che devono essere inclusi nel titolo di viaggio	Fase 2/3 - Azioni correttive/interventi ad hoc	Fase 3 - Verifica impatto	n.a.	↓ (la gestione della fase pandemica non ha permesso l'effettuazione della verifica impatto)	Passeggeri Vettori Commissione Europea	--
TRASVERSALE	P.06	Incoraggiamento e promozione della ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	% delle azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate per l'anno di riferimento nell'ambito del Piano della Ricerca 2018-2022	0% Azioni del Piano di Attuazione per l'anno di riferimento	Predisposizione di linee guida per la gestione amministrativa delle attività di ricerca finanziate da ENAC	Linee guida predisposte	=	Istituti di ricerca Università Aziende private	DB gestione obiettivi
	P.09	Digitalizzazione delle operazioni nelle infrastrutture aeroportuali	Fase di avanzamento progetto di digitalizzazione delle operazioni nelle infrastrutture aeroportuali	Fase 0/3	Fase 1 - Identificazione servizi da digitalizzare (Report di analisi servizi da digitalizzare)	Fase 1 completata	=	Passeggeri Gestori aeroportuali Operatori aeroportuali	Report di analisi servizi da digitalizzare nelle infrastrutture aeroportuali + DB gestione obiettivi

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2021

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2021-2023	KPI	Baseline	TARGET 2021	Valore misurato	Scostamento	Stakeholder	Fonte
GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO	C.01	Miglioramento dell'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione e in ambito di inclusione del personale disabile	n. di servizi informatizzati	8 di 20	3 (specificati negli obiettivi annuali 2021)	3 (1 - Sistema on-line per la gestione delle Avio-Elisuperfici standard; 2 - Estensione della funzionalità "libro firma digitale" a tutte le unità organizzative dirigenziali dell'Ente; 3 - Fruibilità nuovi applicativi di lavoro per l'inclusione del personale disabile)	=	Dipendenti ENAC	Piano di informatizzazione + DB gestione obiettivi
	C.02	Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro anche con riferimento all'inclusione del personale disabile	% corsi erogati sul totale dei corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per l'anno di riferimento	0%	70%	92,65%	↑	Dipendenti ENAC	Piano della formazione 2020-2022 + DB gestione obiettivi

3.2 Obiettivi organizzativi di struttura

Gli obiettivi organizzativi di struttura rappresentano i traguardi intermedi da raggiungere al fine di assicurare il conseguimento del target annuale dell'obiettivo specifico cui si riferiscono o per migliorare la performance organizzativa dell'Ente.

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

Per il raggiungimento del proprio obiettivo ogni Direttore definisce un progetto costituito da una breve descrizione delle attività necessarie e un GANTT che illustra le varie fasi del progetto. Ad ogni fase il Direttore deve attribuire un peso e, ove possibile, deve indicare un output di fase. I dati relativi al progetto sono inseriti in un applicativo informatico creato ad hoc da ENAC per la gestione di tutte le attività relative alla performance individuale: assegnazione obiettivi, loro pianificazione e monitoraggio e valutazione.

Gli obiettivi sono definiti 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.

Per maggiore chiarezza e semplicità di lettura delle tabelle riepilogative pubblicate nelle pagine seguenti e relative a tali obiettivi, si esplicitano di seguito gli acronimi utilizzati per identificare le Direzioni:

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	SAG	Direzione Affari Generali
SAP	Direzione Personale		
SGF	Direzione Gestione Finanziaria		
SSI	Direzione Sistemi Informativi		

Nel corso del 2021 è stato necessario apportare modifiche agli obiettivi Istituzionali e di Struttura, principalmente in ragione dalla necessità di individuare in maniera più puntuale obiettivi, indicatori e target. È stato anche necessario rimodulare il target di due obiettivi specifici (P.04 e P.06) per fattori esogeni all'amministrazione.

Le modifiche, approvate dal Direttore Generale, sono state condivise con l'OIV.

Le tabelle seguenti riportano lo schema delle modifiche apportate sia per quanto riguarda gli obiettivi specifici che per gli obiettivi organizzativi di struttura.

COD.	OBIETTIVO SPECIFICO	INDICATORE	TARGET 2021	NUOVO TARGET 2021	MOTIVAZIONE
P.04	Definizione di un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero	Fase di avanzamento rispetto al quadro che disciplina l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti - stato di avanzamento	Fase 2 completata (Affidamento gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling)	Fase 2 completata (Elaborazione del bando di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling)	Necessità di sostituire target in quanto la domanda per il servizio richiesto, data la sua peculiarità, potrebbe non essere soddisfatta dal mercato e quindi non rendere possibile l'affidamento della gara.
P.06	Incoraggiamento e promozione della ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	% delle azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate per l'anno di riferimento nell'ambito del Piano della Ricerca 2018-2022	70% azioni previste per l'anno 2021	Predisposizione di linee guida per la gestione amministrativa delle attività di ricerca finanziate da ENAC	Necessità di condividere con il vertice politico dell'Ente le priorità della ricerca da finanziare con contributi ENAC

MODIFICHE A OBIETTIVI ORGANIZZATIVI DI STRUTTURA 2021

DIR	COD.	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
EER	EG.1.EER	Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione diretta in ambito infrastrutturale	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	Aggiornamento delle schede SEC 07 per gli aeroporti minori	% schede SEC 07 per gli aeroporti minori aggiornate	70%	Necessità di modifica dettata da sopraggiunte esigenze organizzative
EGA	P.04.2.EGA	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 affidata	//	Elaborazione del bando di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling	Bando di gara pubblicato	La sostituzione dell'indicatore (KPI) e del target si rende necessaria in quanto non si ha la certezza dell'esistenza di operatori in grado di soddisfare il servizio richiesto (modello di indicatori per limitazione handling) e quindi di poter affidare la gara
ENE	EG.2.ENE	Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione diretta in ambito infrastrutturale	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	Passaggio di consegne al nuovo gestore dell'aeroporto di Padova	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento di scalo	Regolamento di scalo aggiornato con indicazione del nuovo gestore	Necessità di modifica dettata da sopraggiunte esigenze organizzative
ENO	EG.1.ENO	Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione diretta in ambito infrastrutturale	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	Elaborazione e adozione del Regolamento di scalo dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi	Stato di avanzamento redazione Regolamento di Scalo	Regolamento di Scalo aeroporto di Cuneo Levaldigi adottato con ordinanza	Necessità di modifica dettata da sopraggiunte esigenze organizzative
ESR	136i.1.ESR	Definire l'iter procedurale della gara per l'individuazione del 2° handler di AC/AG/autoproduzione su APT Olbia	Stato avanzamento iter procedurale	Svolgimento gara	//	//	Bando di gara elaborato	Non è possibile svolgere nel 2021 la gara per l'individuazione del 2° handler essendo intervenuta la Disposizione del Direttore Generale n.58 del 05/07/2021 che, in conseguenza dell'emergenza sanitaria, limita l'aeroporto di Olbia ad un unico handler per la durata di 12 mesi, prorogabili di ulteriori 12 mesi
ETS	EG.1.ETS	Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	Definizione della procedura di affidamento, presso l'aeroporto di Siena, di spazi e locali per l'attività di handling e	Stato di avanzamento definizione procedura di affidamento e modifica Regolamento di scalo	Procedura di affidamento conclusa e Regolamento di scalo modificato	Necessità di modifica dettata da sopraggiunte esigenze organizzative

MODIFICHE A OBIETTIVI ORGANIZZATIVI DI STRUTTURA 2021

DIR	COD.	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
		diretta in ambito infrastrutturale			contestuale modifica del Regolamento di scalo			
RNA	P.07.2.RNA	Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo	n. domini da adeguare ai requisiti di cybersecurity	1 (implementazione della regolazione EASA)	Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo - adeguamento del dominio AIR ai requisiti della Opinion derivante dalla EASA NPA 2019-07	Analisi degli elementi vincolanti per armonizzare l'implementazione dei futuri regolamenti con l'attuale contesto normativo e istituzione di un osservatorio nazionale presieduto dall' ENAC per favorire la creazione di un ecosistema armonico e coerente con le varie esigenze.	Quadro di gestione presentato per valutazione al Direttore Centrale Regolazione Aerea e osservatorio istituito (TORS e almeno una riunione/webinar effettuata)	In relazione ai chiarimenti pervenuti dall'Organo Centrale di Sicurezza - Autorità NIS del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulle rispettive competenze per quanto riguarda l'attuazione dei regolamenti comunitari vigenti nell'aviazione civile, in particolare i regolamenti (UE) 2017/373 per l'ATM, (UE) 2019/1583 per la Security e quelli di prossima emissione applicabili a tutti i domini dell'aviazione civile, sulla base della EASA NPA 2019-07, è necessario riformulare, in parte, gli elementi caratteristici dell'obiettivo. L'adeguamento dei vari regolamenti di settore (AIR, OPS, ATM, MED, etc) alla cyber security è speculare per i vari domini, quindi, nonostante l'obiettivo focalizzi l'attenzione sul dominio AIR, ciò non esclude, per analogia, la valutazione d'impatto sugli altri domini.
RTA	25i.2.RTA	Aggiornamento sulla implementazione dello standard ICAO CORSIA nel primo anno della fase pilota e monitoraggio delle modifiche normative riguardanti il sistema europeo ETS	Report sullo stato dell'arte della implementazione dello standard CORSIA nel primo anno della fase pilota e monitoraggio delle modifiche normative del sistema ETS	Report inviato al Direttore Centrale	Monitoraggio Prima Annualità delle attività previste nell'Accordo di Cooperazione sottoscritto con il Ministero dei trasporti (oggi MIMS)	Report sullo stato dell'arte della implementazione delle attività connesse all'Accordo di Cooperazione sottoscritto con Ministero dei Trasporti (oggi MIMS)	Report inviato al Direttore Centrale	Per un mero errore materiale era stato assegnato l'obiettivo già portato a termine nel 2020.
SAG	EG.2.SAG	Razionalizzazione degli archivi della Direzione generale in vista della futura ristrutturazione della sede	% materiale esaminato analiticamente; % materiale eliminato	100% del materiale cartaceo presente nella sede di Via Castro Pretorio e eliminazione di almeno il 50% del materiale	Ottimizzazione del servizio di sicurezza sui luoghi di lavoro	Ricognizione e analisi dei pregressi rapporti contrattuali- Analisi dei fabbisogni nell'ottica di ottimizzare il servizio	Predisposizione della documentazione tecnica propedeutica all'avvio di una gara d'appalto per individuazione di un unico gestore su tutto il	Protrarsi dell'emergenza sanitaria e dell'allungamento dei tempi previsti per un ritorno in presenza nei luoghi di lavoro si rende necessario modificare l'obiettivo perché di difficile attuazione, richiedendo una presenza continuativa in ufficio da parte del personale delle strutture della Direzione Generale al fine di valutare il materiale cartaceo esistente nelle strutture, da scartare o da destinare alla conservazione in archivio

MODIFICHE A OBIETTIVI ORGANIZZATIVI DI STRUTTURA 2021

DIR	COD.	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
							territorio nazionale	
SSI	42s.2.SSI	Estensione sistema di connettività WiFi con controllo di accesso alla rete sulle sedi territoriali ed installazione di un sistema NAC (Network Access Control) integrato nell'infrastruttura di sicurezza cibernetica dell'Enac	N. sedi	Almeno 6 fra le seguenti: DA Malpensa DA Venezia DA Napoli DO Napoli DA Palermo DA Firenze DA Bari DA Pisa DA Torino DA Milano Linate DA Genova DA Cagliari DA Olbia DA Catania DA Falconara DA Bergamo DA Bologna DA Brindisi DA Lamezia DA Reggio Calabria	Aggiudicazione della gara per le postazioni di lavoro del personale ENAC attraverso l'acquisizione in locazione operativa di strumenti di informatica utente orientati al lavoro in mobilità	Gara aggiudicata entro il 30/09/2021	Distribuzione sul territorio di almeno il 50% del nuovo parco hardware entro il 31/12/2021	Riscontrata criticità bloccante non imputabile all'ENAC, dovuta alla impossibilità di procedere all'acquisizione dei sistemi tramite la convenzione Consip a causa di un ricorso al Consiglio di Stato contro l'aggiudicatario della convenzione stessa ed il successivo annullamento della gara con conseguente chiusura della convenzione "Reti LAN 7". In considerazione di quanto sopra, l'Obiettivo 2021 è stato ridefinito: il nuovo obiettivo risponde all'esigenza di rinnovare il parco hardware delle postazioni informatiche in uso al personale dell'Ente per lo svolgimento dell'attività lavorativa corrente. Il conseguimento dell'obiettivo fissato per il 2021 non si limiterà soltanto ad un rinnovo del materiale informatico in dotazione all'Ente. L'appalto per la fornitura delle nuove apparecchiature include, infatti, anche l'acquisizione di un servizio onnicomprensivo per la gestione e la manutenzione delle nuove postazioni di lavoro, ivi compresa l'assicurazione dei nuovi dispositivi per la loro sostituzione in caso di furto o danno accidentale.
TOP	36i.2.TOP	Attuazione degli artt. 707 e 708 del Codice della Navigazione (mappe di vincolo) per gli aeroporti aperti al traffico commerciale	n. aeroporti per i quali concludere le istruttorie relative alla Fase 1 (planimetria, CTR georeferenziata, approvazione e verifica delle OLS) e alla Fase 2 (planimetrie catastali) con trasmissione delle determinazioni alle Amministrazioni locali ai fini della pubblicazione e predisposizione al recepimento delle	Almeno 2	Analisi del processo valutativo legato al fenomeno dell'abbagliamento quale potenziale disturbo alle operazioni aeronautiche e conseguente individuazione dei criteri di accettabilità di campi fotovoltaici nei dintorni degli aeroporti nazionali.	Redazione di Assessment riguardante i metodi di valutazione dell'impatto visivo delle superfici riflettenti dei campi fotovoltaici sulle operazioni aeronautiche di decollo, atterraggio e circuitazione.	Elaborazione di una metodologia per la valutazione e l'approvazione di campi fotovoltaici nei dintorni degli aeroporti nazionali	In questi ultimi mesi è stata avviata una complessiva rivisitazione delle attività connesse alla valutazione e autorizzazione alla costituzione di ostacoli alla navigazione aerea che, necessariamente, interesserà anche le modalità per l'elaborazione delle Mappe di vincolo, oggi da ritenersi non pienamente efficaci. Ciò in quanto molti dei dispositivi posti in essere in passato dall'ENAC nell'approvazione delle Mappe di Vincolo prevedono comunque la necessità da parte del proponente di ricorrere al pretool di analisi pubblicato sul sito dell'ENAC, affievolendo l'efficacia dello strumento "Mappe di Vincolo" che

MODIFICHE A OBIETTIVI ORGANIZZATIVI DI STRUTTURA 2021

DIR	COD.	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
			opposizioni ai sensi dell'art. 708 del CdN					avrebbe dovuto rendere le Amministrazioni Comunali autonome nella valutazione della compatibilità dei potenziali ostacoli. Parallelamente, sta emergendo una tematica di grande attualità legata alle azioni anticipate dal neo Ministro della Transizione Ecologica nella gestione della decarbonizzazione dell'economia italiana, al fine di portarla verso un modello di sviluppo sostenibile
TSA	EG.2.TSA	Implementazione della European Risk Classification Scheme (ERCS) ai servizi della navigazione aerea	Classificazione degli eventi aeronautici (ATM) in base alla ERCS	Eventi classificati	//	Elaborazione procedura per applicare la classificazione in base alla normativa europea.	Procedura approvata	L'implementing rule "laying down the arrangements of the implementing regulation EU 376/2014 of the European Parliament and of the Council as regards as the common European risk classification scheme" è previsto venga pubblicato nel prossimo autunno con data di entrata applicazione dal 1° gennaio 2022. Il contenuto di tale emanando regolamento costituisce la base per la classificazione degli eventi ed è giunto ad un sufficiente grado di "maturazione" soltanto nel mese di giugno 2021. Inoltre per la reale classificazione ERCS degli eventi è richiesta la piena implementazione di ECCAIRS 2.0 (slittata per problematiche tecniche). Nonostante le citate criticità bloccanti, si ritiene che quanto proposto consenta comunque di raggiungere l'obiettivo di essere pronti per la data di applicazione, attualmente prevista (1.1.2022) della nuova metodologia.
VDG	P.06.VDG	Incoraggiamento e promozione della ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	% delle azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate per l'anno di riferimento nell'ambito del Piano della Ricerca 2018-2022	70% azioni previste per l'anno 2021	//	Predisposizione di linee guida per la gestione amministrativa delle attività di ricerca finanziate da ENAC	Linee guida predisposte e approvate	Necessità di condividere con il vertice politico dell'Ente le priorità della ricerca da finanziare con contributi ENAC

Le tabelle seguenti riportano gli obiettivi riferiti ai Direttori delle Direzioni dell'Ente, con il relativo grado di raggiungimento.

Secondo il Sistema di misurazione e valutazione della performance, il grado di conseguimento dell'obiettivo è riconoscibile sulla base di uno scaglionamento delle percentuali di conseguimento rispetto a un target tangibile e misurabile definito in sede di assegnazione degli obiettivi, come nell'esempio che segue:

Grado di conseguimento dei risultati:

La percentuale di conseguimento è inferiore o uguale al 50 %	non adeguato	2
La percentuale di conseguimento è superiore al 50% ed inferiore o uguale al 60%	parzialmente adeguato	4
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% ed inferiore o uguale a 80%	adeguato	6
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% ed inferiore al 100%	più che adeguato	8
La percentuale di conseguimento è uguale o superiore al 100 %	eccellente	10

Sono specificati con colori diversi le diverse percentuali di raggiungimento obiettivi, secondo la legenda posta in testa alle tabelle riepilogative degli obiettivi.

La media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati agli obiettivi specifici è pari al 93%.

La media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi è pari al 86%.

Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati agli Obiettivi Specifici

LEGENDA COLORI-GRADO DI RAGGIUNGIMENTO:

	Grado di raggiungimento <= 50%		Grado di raggiungimento tra 51 e 60%		Grado di raggiungimento tra 61 e 80%		Grado di raggiungimento tra 81 e il 99%		Grado di raggiungimento ≥ 100%
--	--------------------------------	--	--------------------------------------	--	--------------------------------------	--	---	--	--------------------------------

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG.
DGA	C.01.1.DGA Verifiche di auditing interno su processi operativi rientranti nell'area di rischio "E" del PTPCT, secondo il Piano Triennale di Auditing Interno	n. processi auditati	1 - P.O. 30S, "Contabilizzazione entrate ed uscite"	
DGA	C.01.2.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	1 - P.O. 396i, "Espletamento gare, senza pubblicazione del bando, per la manutenzione straordinaria e per la realizzazione di opere infrastrutturali e impianti aeroporti a gestione diretta"	
EAA	P.03.1.EAA 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	Fase di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Fase 2 - Perfezionamento e approfondimento modelli applicativi per definizione programmazione attività ispettiva	
EAV	P.05.2.EAV Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	Fase di avanzamento strutturazione nuova banca dati informatica relativa alla gestione dei reclami dei passeggeri	Fase 1 Attivazione nuova banca dati	
EAV	P.01.1.EAV Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione diretta in ambito infrastrutturale	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	
ECL	P.03.1.ECL Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO	Maschere di base perfezionate, in particolare riguardo ad articolazione e peso dei fattori di complessità e performance	Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato	
ECX	P.04.1.ECX Revisione delle Check List di Handling in vista dell'emissione della nuova edizione del Regolamento Enac dedicato alla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra	Elaborazione nuove check list	check list sottoposte alla valutazione del Direttore Centrale	
EEC	P.04.1.EEC Uniformare la portata applicativa del codice degli appalti al settore aeroportuale	Elaborazione procedura applicativa codice degli appalti al settore aeroportuale sulla base delle risultanze degli audit e monitoraggi dei contratti di programma condotti sulle società di gestione	Procedura presentata ai DDCC EAA e TAA e già condivisa con DGL	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG.
EER	P.04.1.ELM Revisione delle Check List di Handling in vista dell'emissione della nuova edizione del Regolamento Enac dedicato alla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra	Elaborazione nuove check list	check list sottoposte alla valutazione del Direttore Centrale	
EGA	P.04.2.EGA Quadro che disciplini l'intervento sui servizi di handling nell'ambito della pluralità degli operatori presenti	Elaborazione del bando di gara per la definizione del Modello di indicatori da utilizzare nella valutazione delle limitazioni da applicare al mercato dell'handling	Bando di gara pubblicato	
EGA	P.04.1.EGA Superare le difficoltà di natura interpretativa ed applicativa riscontrate nella disciplina di accesso al mercato dei servizi di handling, da proporre al MIT per l'inserimento in apposito veicolo normativo	Redazione di un testo normativo recante gli interventi di modifica ed integrazione al decreto legislativo n. 18 del 1999, recante "Attuazione della Direttiva n. 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli Aeroporti della Comunità"	Testo presentato al DC	
ELA	P.03.1.ELA Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO	Maschere di base perfezionate, in particolare riguardo ad articolazione e peso dei fattori di complessità e performance	Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato	
EMM	P.04.1.EMM Revisione delle Check List di Handling in vista dell'emissione della nuova edizione del Regolamento Enac dedicato alla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra	Elaborazione nuove check list	check list sottoposte alla valutazione del Direttore Centrale	
ENE	P.03.1.ENE Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO	Maschere di base perfezionate, in particolare riguardo ad articolazione e peso dei fattori di complessità e performance	Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato	
ENO	P.04.2.ENO Revisione delle Check List di Handling in vista dell'emissione della nuova edizione del Regolamento Enac dedicato alla certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra	Elaborazione nuove check list	check list sottoposte alla valutazione del Direttore Centrale	
EPB	P.03.1.EPB Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO	Maschere di base perfezionate, in particolare riguardo ad articolazione e peso dei fattori di complessità e performance	Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato	
ESC	P.03.1.ESC Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO	Maschere di base perfezionate, in particolare riguardo ad articolazione e peso dei fattori di complessità e performance	Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato	
RAA	P.07.1.RAA Attuazione dei requisiti di cyber security al settore del trasporto aereo	n. domini da adeguare ai requisiti di cyber security	2 Domini	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG.
RAA	P.02.2.RAA Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali	n. di milestones raggiunte rispetto a quelle previste	Milestone 2 Definizione del Regolamento per le operazioni suborbitali	
RNA	P.07.2.RNA Attuazione dei requisiti di cyber security al settore del trasporto aereo - adeguamento del dominio AIR ai requisiti della Opinion derivante dalla EASA NPA 2019-07	Analisi degli elementi vincolanti per armonizzare l'implementazione dei futuri regolamenti con l'attuale contesto normativo e istituzione di un osservatorio nazionale presieduto dall' ENAC per favorire la creazione di un ecosistema armonico e coerente con le varie esigenze.	Quadro di gestione presentato per valutazione al Direttore Centrale Regolazione Aerea e osservatorio istituito (TORS e almeno una riunione/webinar effettuata)	
RNA	P.08.1.RNA Individuazione e sviluppo dei CONUSE prioritari nell'ambito del CONOPS nazionale Urban/Advanced Air Mobility	Garantire lo sviluppo dei Conuse prioritari e della relativa gap analysis per l'elaborazione di una road map nazionale	Almeno 3 Conuse individuati e relativa gap analysis	
RPO	P.01.1.RPO Predisposizione di un dispositivo normativo per le operazioni volo di elicotteri su ambiente ostile (Ref.77 Safety Plan ENAC)	Predisposizione di un regolamento ad hoc	Regolamento condiviso con il Direttore Centrale	
RSE	P.07.2.RSE Attuazione dei requisiti di cyber security al settore del trasporto aereo	n. domini da adeguare ai requisiti di cyber security	1 predisposizione modulo formativo di cyber security da inserire nei programmi di formazione istruttori	
SAA	C.01.1.SAA Miglioramento dell'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente e la qualità delle misure di prevenzione della corruzione e in ambito di inclusione del personale disabile	n. di servizi informatizzati	3 (specificati negli obiettivi annuali 2021)	
SAA	C.02.2.SAA Valorizzazione professionale risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro anche con riferimento all'inclusione del personale disabile	% corsi erogati sul totale dei corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per l'anno di riferimento	70%	
SAP	C.02.1.SAP Realizzazione Piano di formazione per l'anno 2021 anche con riferimento all'inclusione del personale disabile	% corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020-2022 per anno di riferimento	70%	
SGF	C.01.1.SGF Adozione piattaforma pagoPA	Elaborazione di uno studio per lo sviluppo della piattaforma Pago PA con particolare riguardo alle iniziative e conseguenti azioni necessarie	Studio predisposto e consegnato al Direttore Centrale per approvazione	
SSI	C.01.1.SSI Informatizzazione servizi	N. Servizi da informatizzare	3 (1 - Sistema on-line per la gestione delle Avio-Elisuperfici standard 2 - Estensione della funzionalità "libro firma digitale" a tutte le unità organizzative dirigenziali dell'Ente 3 - Fruibilità nuovi applicativi di lavoro per l'inclusione del personale disabile)	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG.
TAA	P.01.1.TAA Ottimizzazione processi di sorveglianza e certificazione	% di processi ottimizzati sul totale dei processi coinvolti nell'attività di sorveglianza e certificazione per ottimizzare l'utilizzo delle risorse, assicurando l'attuale livello di sorveglianza	70%	
TAA	P.04.1.TAA Revisione Piano Nazionale Aeroporti	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti	Fase 2 completata (Individuazione del partner con gara ad evidenza pubblica)	
TAV	P.01.2.TAV Implementazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicata ai domini (CAW IAW LMA GA)	Definizione dei Team funzionali ai nuovi domini	100%	
TAV	P.01.1.TAV Definire i rapporti tra le DDAA e le DDOO sulle modalità di gestione degli aeroporti di aviazione generale a gestione diretta in ambito infrastrutturale	Procedura organizzativa relativa agli aspetti infrastrutturali	Procedura condivisa con la Direzione Centrale EAA	
TCE	P.01.1.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	70%	
TCE	P.01.2.TCE Implementazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicata ai domini (CAW IAW LMA GA)	Definizione dei Team funzionali ai nuovi domini	100%	
TNE	P.01.2.TNE Implementazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicata ai domini (CAW IAW LMA GA)	Definizione dei Team funzionali ai nuovi domini	100%	
TNE	P.01.1.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	70%	
TNO	P.01.1.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	70%	
TNO	P.01.2.TNO Implementazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicata ai domini (CAW IAW LMA GA)	Definizione dei Team funzionali ai nuovi domini	100%	
TPP	P.04.1.TPP Revisione Piano Nazionale Aeroporti	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti	Fase 2 completata (Individuazione del partner con gara ad evidenza pubblica)	
TSU	P.01.2.TSU Implementazione della rimodulazione dei processi aeronautici applicata ai domini (CAW IAW LMA GA)	Definizione dei Team funzionali ai nuovi domini	100%	
TSU	P.01.1.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	70%	

Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati ai processi

LEGENDA COLORI-GRADO DI RAGGIUNGIMENTO:

	Grado di raggiungimento <= 50%		Grado di raggiungimento tra 51 e 60%		Grado di raggiungimento tra 61 e 80%		Grado di raggiungimento tra 81 e il 99%		Grado di raggiungimento ≥ 100%
--	--------------------------------	--	--------------------------------------	--	--------------------------------------	--	---	--	--------------------------------

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG
DGL	48s.2.DGL Rendere fruibile ai dipendenti ENAC la giurisprudenza in materia di trasporto aereo	Aggiornamento banca dati con sentenze e massime 2021	Banca dati aggiornata	
DGL	342s.1.DGL Adeguamento della procedura sul rimborso delle spese legali alla luce del nuovo CCNL funzione centrali (2016-2019)	Aggiornamento Procedura Operativa PRO 15	Procedura presentata al DG	
EAA	14i.2.EAA Attualizzare ed armonizzare i contenuti della Circolare EAL 24 al quadro normativo esistente in ambito di concessioni e sub concessioni aeroportuali	Elaborazione emendamento della circolare EAL-24	Circolare presentata al DG	
ECL	130i.2.ECL Aggiornamento PEA APT Lamezia Terme	Elaborazione PEA aggiornato ed emissione ordinanza di adozione	Ordinanza di adozione PEA (Processo 130i) APT Lamezia Terme	
ECM	129i.2.ECM Revisione del regolamento di Scalo dell'aeroporto di Salerno	Elaborazione revisione regolamento di Scalo	Ordinanza di adozione del Regolamento	
ECM	205i.1.ECM Zonizzazioni acustiche aeroportuali alla luce delle intervenute modifiche tecnologiche e normative di settore	verifica del corretto utilizzo del software AEDT -Aviation Enviroment Design Tool in sostituzione di INM per la metodologia di calcolo del rumore, nonché approfondimento giuridico-procedimentale su ruoli e competenze delle diverse strutture ENAC coinvolte nel successivo procedimento di assoggettabilità a VAS della zonizzazione acustica (d.lgs. 3 aprile 2006, n.152- Testo Unico dell'Ambiente)	1 rapporto di ricerca	
ECX	179i.2.ECX Concessioni beni negli aeroporti a gestione diretta	assicurare l'affidamento dei beni in concessione negli aeroporti a gestione diretta di Fano e Foligno, in scadenza nel 2021	Concessioni rilasciate	
EEC	403i.2.EEC Monitoraggio economico finanziario di Enav	N. Audit espletati finalizzati all'applicazione della procedura operativa	1	
EER	EG.2.ELM Monitorare, in ambito ispettivo, lo stato di attuazione delle azioni correttive e assicurare la risoluzione delle non conformità nei tempi previsti	Predisposizione di una banca dati standard per le DDAA per la ricognizione ed il monitoraggio delle ispezioni effettuate e dei rilievi contestati nei settori Handling, Security e Carta dei diritti e Qualità dei servizi	Banca dati predisposta e condivisa con il personale ispettivo	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG
ELA	103i.2.ELA Effettuazione attività ispettiva di handling, mantenendo la proporzione ispezioni/n. movimenti 2019 (anno di ordinario riferimento)	N. ispezioni/n. movimenti rispetto al medesimo rapporto 2019 (anno di ordinario riferimento)	Mantenimento del rapporto n. ispezioni/n. movimenti, rispetto all'anno di ordinario riferimento, effettuato secondo la nuova metodologia	
ELM	EG.1.EER Aggiornamento delle schede SEC 07 per gli aeroporti minori	% schede SEC 07 per gli aeroporti minori aggiornate	70%	
ELM	129i.2.EER Revisione regolamenti di scalo degli aeroporti minori	% aeroporti minori con regolamento di scalo revisionato	70%	
EMM	103i.2.EMM Effettuazione attività ispettiva di handling, tenendo conto delle risultanze degli inconvenienti ground 2020, mantenendo la proporzione ispezioni/n. movimenti 2019 (anno di ordinario riferimento)	N. ispezioni/n. movimenti rispetto al medesimo rapporto 2019 (anno di ordinario riferimento)	Mantenimento del rapporto n. ispezioni/n. movimenti, rispetto all'anno di ordinario riferimento, effettuato secondo la nuova metodologia	
ENE	EG.2.ENE Passaggio di consegne al nuovo gestore dell'aeroporto di Padova	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento di scalo	Regolamento di scalo aggiornato con indicazione del nuovo gestore	
ENO	EG.1.ENO Elaborazione e adozione del Regolamento di scalo dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi	Stato di avanzamento redazione Regolamento di Scalo	Regolamento di Scalo aeroporto di Cuneo Levaldigi adottato con ordinanza	
EPB	103i.2.EPB Effettuazione attività ispettiva di handling, tenendo conto delle risultanze degli inconvenienti ground 2020, mantenendo la proporzione ispezioni/n. movimenti 2019 (anno di ordinario riferimento)	N. ispezioni/n. movimenti rispetto al medesimo rapporto 2019 (anno di ordinario riferimento)	Mantenimento del rapporto n. ispezioni/n. movimenti, rispetto all'anno di ordinario riferimento, effettuato secondo la nuova metodologia	
ESC	EG.2.ESC Individuare adeguati strumenti di cooperazione tecnica con USMAF finalizzati all'esecuzione di attività ispettiva congiunta per settori di comune interesse: misure di profilassi sanitaria internazionale a seguito di ordinanza sanitaria o in caso di Pandemia influenzale	Definizione procedura operativa standard e associate check list per effettuazione di attività ispettiva congiunta ENAC D.A. ÷ USMAF in ambito aeroportuale. Check list differenziate, se del caso, secondo il seguente criterio (tra parentesi le tipologie di scali effettivamente presenti nell'ambito regionale di riferimento): 1. Aeroporto aperto al traffico aereo commerciale a gestione totale (Catania Fontanarossa, Palermo Punta Raisi e Lampedusa). 2. Aeroporto a gestione diretta aperto al traffico aereo commerciale (Pantelleria). 3. Aeroporto di aviazione generale affidato. 4. Aeroporto di aviazione generale a gestione diretta (Palermo Boccadifalco). 5. Aeroporto non in concessione ENAC aperto al traffico commerciale (Comiso). 6. Aeroporto militare aperto al traffico aereo commerciale (Trapani)	Procedura presentata al DC e conformità alla check list della specifica infrastruttura aeroportuale (percentuale di completamento della check list con esito positivo: 75%)	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG
ESN	197i.1.ESN Riallocazione varchi staff e carraio dell'a/p di Catania in conseguenza della rivisitazione della infrastruttura	predisposizione ed effettuazione dei coordinamenti mediante i vari comitati ad hoc (C.S.A. e FAL) con tutti gli stakeholder di sistema stimolando e supervisionando tutte le procedure aeroportuali relative	Emanazione delle ordinanze di regolazione	
ESN	EG.2.ESN Individuare adeguati strumenti di cooperazione tecnica con USMAF finalizzati all'esecuzione di attività ispettiva congiunta per settori di comune interesse: misure di profilassi sanitaria internazionale a seguito di ordinanza sanitaria o in caso di Pandemia influenzale	definizione procedura operativa standard e associate check list per effettuazione di attività ispettiva congiunta ENAC D.A. e USMAF in ambito aeroportuale. Check list differenziate, se del caso, secondo il seguente criterio (tra parentesi le tipologie di scali effettivamente presenti nell'ambito regionale di riferimento): 1. Aeroporto aperto al traffico aereo commerciale a gestione totale (Catania Fontanarossa, Palermo Punta Raisi e Lampedusa). 2. Aeroporto a gestione diretta aperto al traffico aereo commerciale (Pantelleria). 3. Aeroporto di aviazione generale affidato. 4. Aeroporto di aviazione generale a gestione diretta (Palermo Boccadifalco). 5. Aeroporto non in concessione ENAC aperto al traffico commerciale (Comiso). 6. Aeroporto militare aperto al traffico aereo commerciale (Trapani)	Procedura presentata al DC e conformità alla check list della specifica infrastruttura aeroportuale (percentuale di completamento della check list con esito positivo: 75%)	
ESR	103i.2.ESR Effettuazione attività ispettiva di handling, tenendo conto delle risultanze degli inconvenienti ground 2020, mantenendo la proporzione ispezioni/n. movimenti 2019 (anno di ordinario riferimento)	N. ispezioni/n. movimenti rispetto al medesimo rapporto 2019 (anno di ordinario riferimento)	Mantenimento del rapporto n. ispezioni/n. movimenti, rispetto all'anno di ordinario riferimento, effettuato secondo la nuova metodologia	
ESR	136i.1.ESR Definire l'iter procedurale della gara per l'individuazione del 2° handler di AC/AG/autoproduzione su APT Olbia	Stato avanzamento iter procedurale	Bando di gara elaborato	
ETA	308i.2.ETA Disporre della sintesi dei contenuti dei programmi di servizi di linea autorizzati per stagionalità IATA (Winter/Summer) in favore dei vettori del paese terzo e dei vettori nazionali o stabiliti con l'indicazione di concessioni extra bilaterale e di eventuali criticità.	Creazione banca dati	Banca dati disponibile	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG
ETA	159i.1.ETA Disporre di un format di riferimento completo e trasparente per i bandi Oneri di Servizio Pubblico (OSP) che sia obiettivamente basato sulla fondatezza della offerta economica, rimettendo al richiedente l'onus probandi	Riformulazione dello schema di capitolato di gara OSP, facente parte integrante dei bandi predisposti dal MIT per lo svolgimento delle gare per l'affidamento in esclusiva dei servizi aerei onerati, prevedendo modalità di valutazione della sostenibilità delle offerte presentate dai vettori concorrenti ed imponendo l'obbligo di dimostrare la sostenibilità stessa tramite una certificazione di soggetto terzo	Schema di capitolato di gara aggiornato presentato al DC	
ETS	103i.2.ETS Effettuazione attività ispettiva di handling, tenendo conto delle risultanze degli inconvenienti ground 2020, mantenendo la proporzione ispezioni/n. movimenti 2019 (anno di ordinario riferimento)	N. ispezioni/n. movimenti rispetto al medesimo rapporto 2019 (anno di ordinario riferimento)	Mantenimento del rapporto n. ispezioni/n. movimenti, rispetto all'anno di ordinario riferimento, effettuato secondo la nuova metodologia	
ETS	EG.1.ETS Definizione della procedura di affidamento, presso l'aeroporto di Siena, di spazi e locali per l'attività di handling e contestuale modifica del Regolamento di scalo	Stato di avanzamento definizione procedura di affidamento e modifica Regolamento di scalo	Procedura di affidamento conclusa e Regolamento di scalo modificato	
RAS	25i.2.RAS Soddisfacimento del regolamento (UE) 2019/317 che stabilisce un sistema di prestazioni e tariffazione nel cielo unico europeo per l'approvazione del MIT	Piano di miglioramento prestazioni dei servizi di navigazione aerea in accordo al Regolamento (UE) n.317 dell'11 febbraio 2019	Piano di miglioramento presentato al Direttore Centrale	
RAS	25i.1.RAS Recepimento Standard ICAO/EASA del Global Reporting Format nel dominio Aeroporti	Elaborazione ed aggiornamento della Regolamentazione nazionale (RCEA e Circ APT 10A)	Regolamentazione presentata al Direttore Centrale	
RPO	67i.2.RPO Adeguamento attività sulle licenze di volo, integrazione delle attività tra strutture centrali e periferiche, informatizzazione e semplificazione delle procedure	N. nuove DDAA che emettono licenze di elettroniche di aliante	4	
RSE	25i.1.RSE Recepimento delle SARPs dell'Annesso 9 ICAO riguardanti le materie di Security	Elaborazione di una proposta per il recepimento, attraverso lo strumento normativo ritenuto più idoneo, delle SARPs dell'Annesso 9 ICAO riguardanti le materie di Security	Presentazione della proposta di recepimento al Direttore Centrale/Direttore Generale	
RTA	25i.2.RTA Monitoraggio Prima Annualità delle attività previste nell'Accordo di Cooperazione sottoscritto con il Ministero dei trasporti (oggi MIMS)	Report sullo stato dell'arte della implementazione delle attività connesse all'Accordo di Cooperazione sottoscritto con Ministero dei Trasporti (oggi MIMS)	Report inviato al Direttore Centrale	
RTA	4i.1.RTA Aggiornamento Action Plan nazionale sulla riduzione delle emissioni di CO2 e presentazione all'ICAO	Elaborazione documento aggiornato e presentazione al DC	Documento Action Plan aggiornato e presentato all'ICAO	

DIR	DESCRIZIONE	INDICATORE	TARGET	GRADO RAGG
SAG	35s.1.SAG Rilevazione e classificazione dei dati relativi allo stato del rischio dell'Ente (dati fisici ed economici relativi a infrastrutture, beni e attività da assicurare)	Individuazione dei dati necessari per la valutazione dei massimali dei contratti assicurativi, nonché dei relativi premi	Aggiornamento della Nota Informativa per la gara (11 lotti) a procedura aperta in ambito UE per l'affidamento di servizi assicurativi per i rischi a cui l'Ente è esposto nell'espletamento delle attività istituzionali (pubblicazione del Bando prevista entro i primi di settembre del 2021)	
SAG	EG.2.SAG Ottimizzazione del servizio di sicurezza sui luoghi di lavoro	Ricognizione e analisi dei pregressi rapporti contrattuali- Analisi dei fabbisogni nell'ottica di ottimizzare il servizio	Predisposizione della documentazione tecnica propedeutica all'avvio di una gara d'appalto per individuazione di un unico gestore su tutto il territorio nazionale	
SAP	EG.2.SAP Aggiornamento tempestivo delle banche dati e efficace trasmissione dei dati per la gestione amministrativa ed economica del personale	Sviluppo di una procedura per definire i vari adempimenti legati alla gestione operativa del Portale del Dipendente e % dati gestiti nel Portale del Dipendente	Procedura presentata al DC entro il 30 giugno 2021 e 80% dati gestiti nel Portale del Dipendente	
SGF	EG.2.SG Semplificazione processo contabile relativo a gestione carte di credito e Cisalpina.	Implementazione dei dati inseriti nell'applicativo di gestione delle missioni, al fine di standardizzare le attività e liberare risorse umane	Presentazione della proposta di semplificazione contenente i nuovi dati da inserire o inseriti nell'applicativo al Direttore Centrale	
SSI	42s.2.SSI Aggiudicazione della gara per le postazioni di lavoro del personale ENAC attraverso l'acquisizione in locazione operativa di strumenti di informatica utente orientati al lavoro in mobilità	Gara aggiudicata entro il 30/09/2021	Distribuzione sul territorio di almeno il 50% del nuovo parco hardware entro il 31/12/2021	
TOP	EG.1.TOP Valutare gli effetti sull'assetto nazionale esistente in materia di servizi di gestione del piazzale del Reg. (EU) n. 1234/2020, che modifica il Reg. (EU) n. 139/2014	Gap Analysis e Bozza di Piano di implementazione della modifica regolamentare a livello nazionale	Gap Analysis e bozza di piano di implementazione predisposti	
TOP	36i.2.TOP Analisi del processo valutativo legato al fenomeno dell'abbagliamento quale potenziale disturbo alle operazioni aeronautiche e conseguente individuazione dei criteri di accettabilità di campi fotovoltaici nei dintorni degli aeroporti nazionali.	Redazione di Assessment riguardante i metodi di valutazione dell'impatto visivo delle superfici riflettenti dei campi fotovoltaici sulle operazioni aeronautiche di decollo, atterraggio e circuitazione.	Elaborazione di una metodologia per la valutazione e l'approvazione di campi fotovoltaici nei dintorni degli aeroporti nazionali	
TPP	37i.2.TPP Revisione dei criteri per le opere minori nell'ambito delle procedure di conformità urbanistica	Proposta di aggiornamento della Circolare MIT 1408/96	Proposta trasmessa al MIT	
TSA	EG.2.TSA Implementazione della European Risk Classification Scheme (ERCS) ai servizi della navigazione aerea	Elaborazione procedura per applicare la classificazione in base alla normativa europea	Procedura approvata	
TSA	EG.1.TSA Approvazione dei servizi di torre remota	Definizione dei criteri per la valutazione ed approvazione delle torri remote	Criteri definiti	

3.3 Performance, trasparenza, qualità dei servizi

Dall'entrata in vigore della legge n. 190/2012 e del Piano Nazionale Anticorruzione, l'Ente garantisce la sinergia tra i diversi documenti di programmazione dell'Ente implementando il c.d. "**Ciclo della performance integrato**", che comprende gli ambiti relativi alla *performance*, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza ed al Piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione: nei piani operativi oltre che nel piano strategico, infatti, sono individuati diversi obiettivi tesi a ricondurre gli sforzi dell'Ente verso un risultato tangibile che risponda alle esigenze dei propri stakeholder, ed ai principi di legalità, di trasparenza ed integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

L'ENAC redige annualmente il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT), documento programmatico triennale, elaborato in coordinamento con il Piano della performance, che definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente, pubblicato nel Portale Amministrazione Trasparente dell'Ente (https://enac.portaleamministrazionetrasparente.it/pagina43_piano-triennale-per-la-prevenzione-della-corruzione-e-della-trasparenza.html)

Gli obiettivi di prevenzione della corruzione e di trasparenza riportati nel Piano sono strettamente collegati con la performance organizzativa ed individuale: essi sono assegnati ai Direttori o al personale non dirigenziale e sono oggetto di misurazione e valutazione in termini di performance organizzativa e individuale.

Nel 2021 l'Ente ha posto in essere le diverse misure di contenimento del rischio programmate, così come definite nel Piano degli obiettivi allegato al PTPCT 2021-2023.

Inoltre, ha assicurato la pubblicazione delle informazioni, documenti e dati nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale e ha implementato le attività connesse all'esercizio del diritto di accesso civico semplice e generalizzato (c.d. FOIA).

Di seguito sono indicate le azioni specifiche messe in atto nel 2021 in termini di trasparenza:

- Implementazione contenuti del Portale Amministrazione Trasparente, piattaforma che consente di gestire in modo omogeneo, semplice e guidato le informazioni e i dati necessari ad adempiere agli obblighi di pubblicità, trasparenza in conformità alle disposizioni del quadro normativo vigente.
- Implementazione di forme di comunicazione e informazione attraverso lo sviluppo dell'interazione tra cittadino e sito web.
- Presentazione del Rapporto e Bilancio Sociale 2020, in streaming, quale giornata della trasparenza
- Utilizzo dei canali social dell'Ente: "ENACChannel" sulla piattaforma YouTube, Twitter, Instagram e LinkedIn per una maggiore ed efficace divulgazione dei temi della trasparenza.
- Formazione interna sulle tematiche legate alla prevenzione della corruzione, alla legalità, all'etica e alla trasparenza.

Per quanto riguarda gli **standard di qualità dei servizi**, è proseguita nel 2021 la consueta attività di monitoraggio continuo per la verifica dei livelli di qualità raggiunti nell'erogazione dei 43 servizi, presenti nella **Carta dei Servizi ENAC**.

L'ENAC prende in considerazione le seguenti dimensioni per rappresentare la qualità effettiva dei servizi erogati:

- accessibilità, intesa come disponibilità e diffusione di informazioni che consentono al potenziale utilizzatore di individuare il luogo in cui richiedere il servizio e le modalità per fruirne;
- tempestività, intesa come tempo che intercorre dal momento della richiesta al momento dell'erogazione del servizio;
- trasparenza, intesa come disponibilità e diffusione del maggior numero di informazioni relative al servizio di riferimento.

Il sistema di monitoraggio è attuato attraverso uno schema, consolidato grazie all'esperienza degli ultimi anni, che prevede l'interazione di tre distinte fasi operative:

- progettazione della metodologia di raccolta e di analisi dei dati;
- raccolta, verifica ed approvazione dei dati relativi agli indicatori;
- analisi dei dati raccolti.

Il report 2021 è in corso di pubblicazione sul sito istituzionale, nella apposita sezione del Portale Amministrazione Trasparente (https://enac.portaleamministrazionetrasparente.it/archiviofile/enac/Servizi_erogati/Carta_dei_servizi_e_standard_di_qualita)

4. Performance individuale

4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance

Obiettivi individuali

Dal 2019, l'Ente ha scelto di dare evidenza del coinvolgimento di tutto il personale – dirigente e non – nel raggiungimento della performance organizzativa, assegnando ad ogni dipendente uno o più obiettivi, in ragione della qualifica professionale.

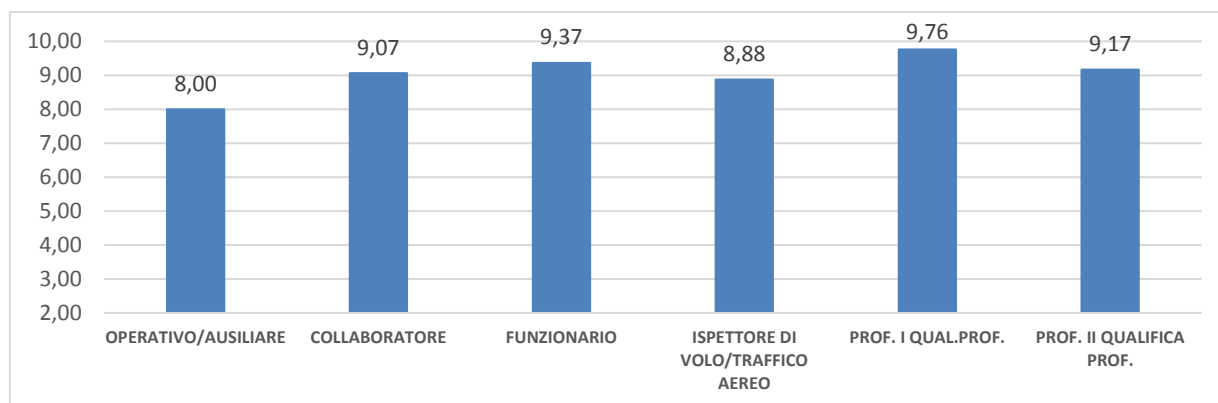
Sono stati gestiti un totale di 707 obiettivi individuali assegnati al personale non dirigente.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati al personale non dirigente è stato misurato secondo la seguente tabella:

Grado di conseguimento dei risultati:

La percentuale di conseguimento è inferiore o uguale al 50 %	2
La percentuale di conseguimento è superiore al 50% ed inferiore o uguale al 60%	4
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% ed inferiore o uguale a 80%	6
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% ed inferiore al 100%	8
La percentuale di conseguimento è uguale o superiore al 100 %	10

Nella seguente tabella sono raffigurate le medie di raggiungimento degli obiettivi suddivise per qualifica.



Il punteggio medio conseguito dal personale non dirigente sul raggiungimento degli obiettivi di struttura è pari a 9,04.

4.2 Valutazione performance individuale e premialità

L'articolo 9 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 ha introdotto un collegamento tra vari elementi che contribuiscono alla misurazione e valutazione della *performance* individuale.

Per i dirigenti e per il personale responsabile di una unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità ciò si è tradotto in un sistema di collegamento tra:

- gli indicatori di *performance* relativi all'ambito organizzativo di diretta responsabilità;
- il raggiungimento di specifici obiettivi individuali;
- la qualità del contributo assicurato alla *performance* generale della struttura, alle competenze professionali e manageriali dimostrate;
- la capacità di valutazione dei propri collaboratori, dimostrata tramite una significativa differenziazione dei giudizi.

Per il personale con qualifica non dirigenziale, il collegamento opera tra i seguenti elementi:

- il raggiungimento di specifici obiettivi di struttura, di gruppo o individuali;
- la qualità del contributo assicurato alla *performance* dell'unità organizzativa di appartenenza, le competenze dimostrate ed i comportamenti professionali e organizzativi.

Il Sistema di misurazione e valutazione individuale dell'ENAC si basa, quindi, sulla valutazione di due componenti: gli obiettivi conseguiti ed i comportamenti organizzativi dimostrati. In relazione alla tipologia del personale soggetta a valutazione sono, opportunamente, diversificati sia gli indicatori di *performance* sia il peso attribuito alle due componenti.

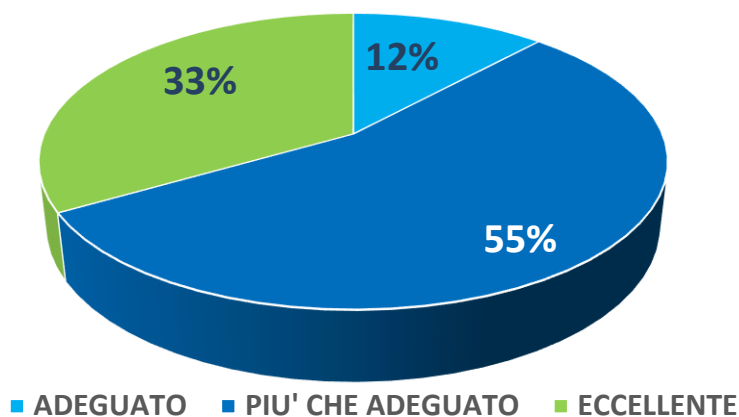
Il **personale dirigenziale** viene collocato in una determinata fascia di riconoscimento economico in funzione degli esiti della valutazione delle performance individuali ed organizzative, prendendo a riferimento le valutazioni relative a obiettivi e competenze di ruolo, trattate con pesi ponderali differenziati:

- Direttori centrali: obiettivi 50% / competenze 35% / capacità di valutazione 15%
- Direttori di linea/staff: obiettivi 50% / competenze 45% / capacità di valutazione 5%

Le fasce premiali sono dimensionate in relazione al punteggio complessivo risultante dalla seguente tabella:

Punteggio complessivo	Fascia premiale
2,0-3,4	non adeguato
3,5-5,4	parzialmente adeguato
5,5-7,4	adeguato
7,5-9,0	più che adeguato
9,1-10,0	eccellente

La collocazione del personale dirigente nelle diverse fasce è illustrato nel grafico seguente.



Collocazione personale dirigente nelle fasce di premialità

Per quanto riguarda i criteri di ripartizione del budget per la retribuzione di risultato, l'importo percepito dai dirigenti per la produttività è definito in funzione del budget annualmente disponibile, fissato annualmente in sede di contrattazione integrativa con le OO.SS. e assoggettato ad approvazione da parte del Dipartimento della Funzione Pubblica.

La retribuzione di risultato viene attribuita solo per le fasce di premialità uguali o superiori ad "adeguato". Il valore X (valore base di riferimento) viene determinato sulla base dei risultati della valutazione di ciascun dirigente, secondo la seguente formula:

$$X = \frac{B}{N_1 + 1,15N_2 + 1,30N_3}$$

dove:

B = budget disponibile per la retribuzione di risultato dei dirigenti per l'anno considerato;

N1 = numero di dirigenti che hanno conseguito la valutazione complessiva di "adeguato";

N2 = numero dei dirigenti che hanno conseguito la valutazione complessiva di "più che adeguato";

N3 = numero dei dirigenti che hanno conseguito la valutazione complessiva di "eccellente".

A titolo esemplificativo, la differenziazione nei premi individuali, con i relativi importi, è mostrata nella tabella seguente:

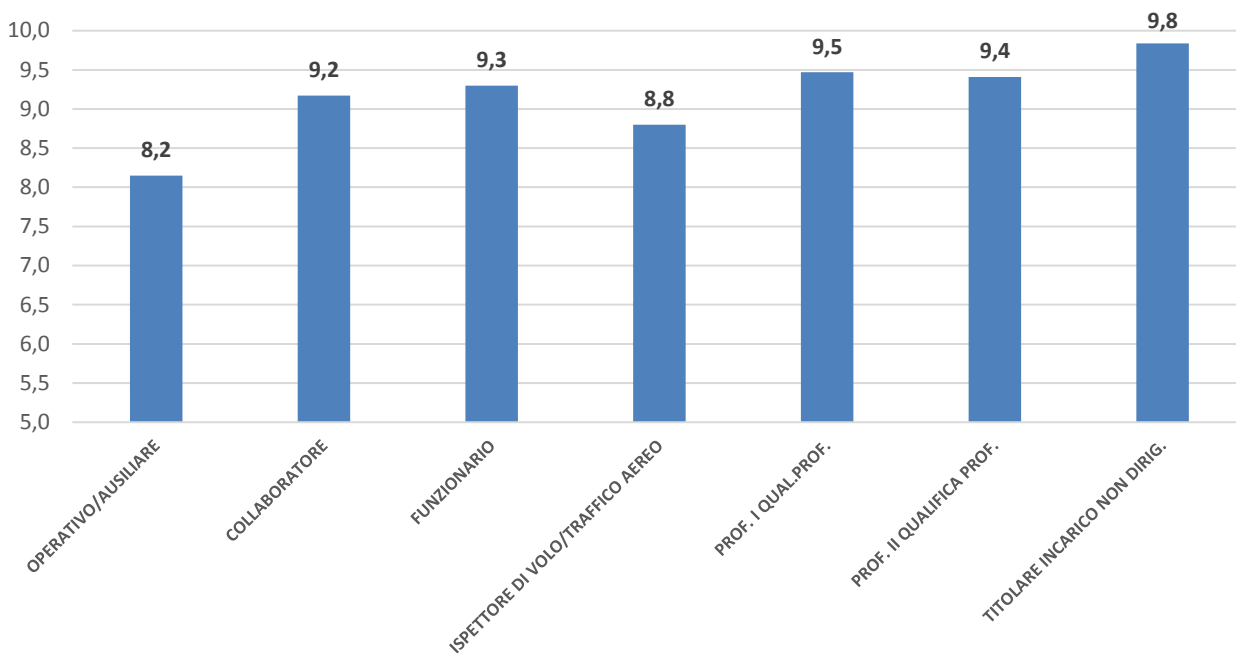
Fascia premiale	Valore base di riferimento	Premialità in € (importo indicativo medio lordo)
Adeguato	X	9.560
Più che adeguato	X + 15%	10.990
Eccellente	X + 30%	12.420

Le valutazioni individuali del **personale non dirigenziale** sono il risultato del punteggio attribuito dal dirigente valutatore al raggiungimento degli obiettivi di Struttura/Individuali assegnati e di quello attribuito ai comportamenti organizzativi dimostrati (60% obiettivi – 40% comportamenti).

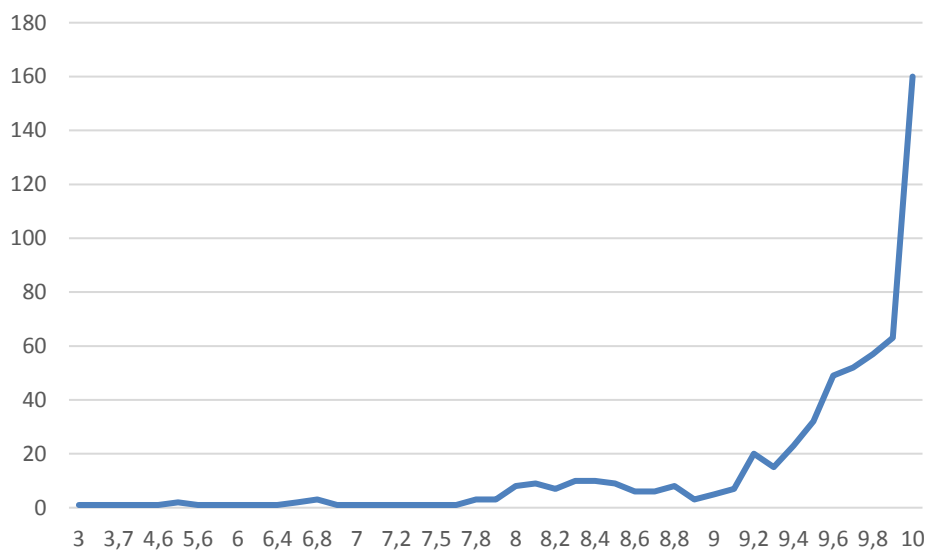
Nella tabella seguente sono riportati i punteggi medi di valutazione individuale

QUALIFICA	Valutazione
OPERATIVO/AUSILIARE	8,2
COLLABORATORE	9,2
FUNZIONARIO	9,3
ISPETTORE DI VOLO/TRAFFICO AEREO	8,8
PROF. I QUAL.PROF.	9,5
PROF. II QUALIFICA PROF.	9,4
TITOLARE INCARICO NON DIRIG.	9,8
TOTALE	9,3

I risultati delle valutazioni espresse dai valutatori sono illustrati nelle figure seguenti, aggregati in base all'area di inquadramento del personale.



Valutazioni medie del personale per area di inquadramento



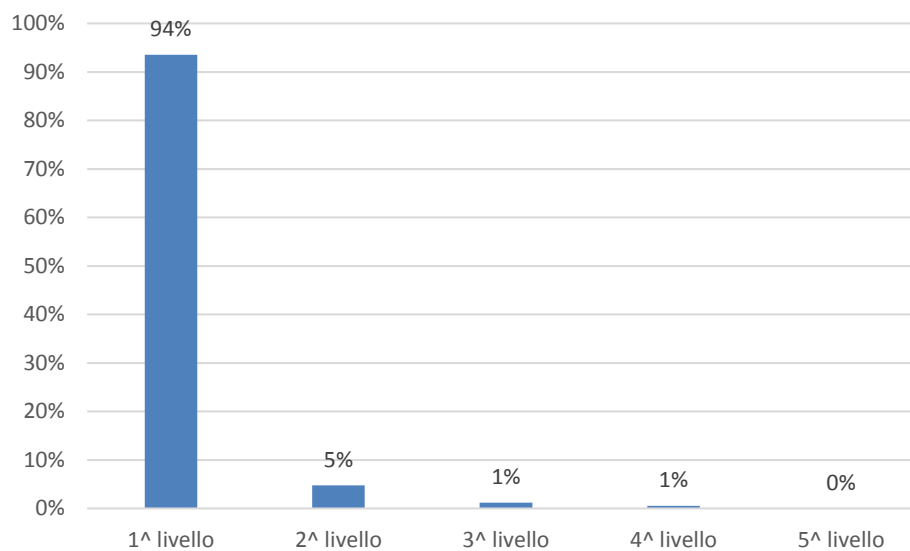
Frequenza valutazione personale non dirigente

Sull'asse delle ascisse sono rappresentati i punteggi di valutazione del personale non dirigente mentre su quello delle ordinate il numero dei dipendenti.

All'esito della valutazione il personale non dirigente viene collocato in 5 livelli di premialità, secondo lo schema sotto indicato. La collocazione nelle diverse fasce diversifica la retribuzione di risultato.

1^ Livello	da 8,1	a	10
2^ Livello	da 6,1	a	8
3^ Livello	da 4,1	a	6
4^ Livello	da 2,1	a	4
5^ Livello	2		

La collocazione del personale non dirigente nelle diverse fasce è illustrato nel grafico seguente.



Collocazione personale non dirigente nei livelli di premialità

5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE

Si illustrano di seguito le modalità con le quali si svolge l'intero processo di misurazione e valutazione.

ID	ATTIVITA'	MODALITA'	RESP.	OGGETTO	DESCRIZIONE	TERMINI
1	ASSEGNAZIONE OBIETTIVI ANNUALI AL PERSONALE	Definito il Piano della Performance, che avvia il nuovo Ciclo della performance, il Direttore Generale, secondo le modalità riportate nel Sistema di Misurazione e Valutazione della <i>Performance</i> , attraverso l'applicativo informatico formalizza gli obiettivi ai Direttori centrali e ai Direttori di Staff; successivamente i Direttori centrali in maniera analoga formalizzano gli obiettivi ai propri Direttori di linea. I Direttori tutti, quindi, provvedono, sempre in linea con quanto indicato nel Sistema, alla assegnazione degli obiettivi individuali al personale non dirigente di rispettiva competenza.	DG - DDCC - Direttori	A) Obiettivi personale Dirigente B) Obiettivi personale non dirigente	Gli obiettivi, definiti e concordati attraverso incontri dedicati, sono assegnati formalmente attraverso l'applicativo informatico dell'ENAC "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Assegnazione obiettivi" L'assegnazione, comunicata via e-mail, viene attestata attraverso la presa visione della scheda nel sistema informatico.	Entro 28 Febbraio
2	MONITORING SEMESTRALE	Il personale, dirigente e non dirigente, assegnatario degli obiettivi provvede all'inserimento della pianificazione e del progetto di realizzazione nel sistema informatizzato "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Pianificazione e monitoraggio obiettivi": il progetto inserito viene approvato dal Direttore-valutatore di riferimento. Una volta approvato, il personale aggiorna lo stato di avanzamento, inserendo nel sistema informatico citato la percentuale di avanzamento del progetto al 30 giugno. Entro il mese di luglio, il Direttore Generale, attraverso il PM Ciclo <i>Performance</i> (PMCP), provvede a esaminare le eventuali richieste di modifica obiettivi avanzate dai dirigenti e ad elaborare un report da presentare all'OIV, che evidenzia le motivazioni alla base delle richieste e l'approvazione o meno delle medesime.	DG – PMCP Personale	C) Pianificazione, Primo monitoraggio e Report modifiche a obiettivi inseriti nel PdP	Per ogni progetto, approvato il personale inserisce lo stato di avanzamento in termini % di realizzazione delle diverse fasi. Il Direttore Generale esamina le richieste di modifica obiettivi, le esamina per approvarle/rifiutarle e presenta all'OIV un quadro riepilogativo	Entro il 31 luglio
3	CHIUSURA PROGETTI	Entro la fine del mese di dicembre di ogni anno tutto il personale inserisce nel sistema informatico "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Pianificazione e monitoraggio obiettivi" il grado di raggiungimento dell'obiettivo autocertificato e una Relazione illustrativa di chiusura obiettivo.	Personale	D) Secondo monitoraggio e Chiusura obiettivi	Il secondo monitoraggio specifica, per ogni obiettivo, lo stato di avanzamento in termini % di realizzazione. La Relazione di chiusura obiettivi dettaglia anche evidenze del completamento dei progetti (es. approvazioni /pubblicazioni)	Dicembre
4	VALUTAZ. OBIETTIVI e COMPORAMENTI	Ciascun Direttore, e il DG per quanto di sua competenza, provvede a verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati attraverso la consultazione della Relazione allegata all'obiettivo e a valutare il personale attraverso l'applicativo "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Valutazione", che genera la scheda di valutazione in formato digitale. La valutazione viene discussa in apposito colloquio.	DG - DDCC - Direttori - PMCP	E) Schede di valutazione personale	La valutazione avviene attraverso l'applicativo informatico e viene discussa in apposito colloquio.	30 Aprile

ID	ATTIVITA'	MODALITA'	RESP.	OGGETTO	DESCRIZIONE	TERMINI
5	ELABORAZIONE RELAZIONE SULLA PERFORMANCE	Entro la fine del mese di giugno dell'anno successivo al periodo di valutazione, il DG, in collaborazione con la Funzione <i>Performance</i> Organizzativa, predispone la Relazione sulla <i>Performance</i> , evidenziando il grado di realizzazione dei progetti annuali e il conseguimento degli obiettivi. La Relazione viene deliberata dal Consiglio di Amministrazione, validata dall'OIV e pubblicata sul sito istituzionale.	DG - PMCP - CdA - OIV	F) Relazione sulla <i>Performance</i>	La Relazione sulla <i>performance</i> , secondo le disposizioni del d.lgs. 150/2009 e le direttive del DFP, evidenzia il risultato dell'attività relativamente al Piano della <i>Performance</i> approvato nell'anno precedente	30 Giugno

L'OIV, entro il 30 giugno di ogni anno, **valida la *Relazione sulla performance***, utilizzando anche la diretta interlocuzione con l'amministrazione per acquisire le informazioni necessarie (elementi probativi). Tale interlocuzione consente all'OIV di arrivare all'esito finale attraverso un costruttivo confronto con i vertici dell'amministrazione. La validazione della Relazione sulla *performance* da parte dell'OIV, prevista dall'art. 14, comma 4, lettera c), del d.lgs. n. 150/2009, è l'atto che attribuisce efficacia alla Relazione. Il documento di validazione viene inviato dall'OIV al Direttore Generale.

La Relazione è pubblicata, unitamente al documento di validazione, sul sito istituzionale dell'amministrazione www.enac.gov.it nella sezione "[Amministrazione Trasparente](#)" per assicurarne la visibilità. L'OIV verifica l'adempimento.

La validazione della Relazione sulla *performance* da parte dell'OIV è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito.