

RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

2022



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 2022-2024, il PIAO 2022-2024 e il Sistema di misurazione e valutazione della performance - edizione 7 - anno 2022.

Nella presente Relazione sulla performance 2022 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.

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” | 7 |
| Area strategica “TUTELA AMBIENTALE” | 10 |
| 2. Analisi di contesto e delle risorse..... | 12 |
| 3. Performance organizzativa..... | 19 |
| 3.1 Obiettivi di valore pubblico..... | 19 |
| 3.2 Obiettivi specifici 2022-2024..... | 20 |
| 3.3 Obiettivi organizzativi di struttura | 25 |
| Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati agli Obiettivi Specifici | 30 |
| Obiettivi Organizzativi di Struttura collegati ai processi..... | 35 |
| 3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi..... | 40 |
| 4. Performance individuale | 41 |
| 4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance..... | 41 |
| Obiettivi individuali | 41 |
| 4.2 Valutazione performance individuale e premialità..... | 41 |
| 5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE | 46 |

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.

Nel 2022 l'Ente ha celebrato i 25 anni dalla propria istituzione: il 25 luglio del 1997, infatti, nasceva l'ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, una sola Autorità al posto di tre enti per regolare il trasporto aereo. La nascita dell'ENAC ha costituito semplificazione ma anche cambio di prospettiva, perché alla vigilanza e al controllo delle attività aeronautiche si è aggiunta una nuova attenzione verso il cittadino passeggero.

Una politica rinnovata e diversa, con un netto cambio di marcia rispetto al passato e che anno dopo anno ha guidato l'aviazione civile verso la "riconciliazione con l'ambiente", con la riduzione delle emissioni, le liberalizzazioni, il rispetto del passeggero e anche dell'interesse pubblico e ora guarda alla Mobilità Aerea Avanzata, all'uso dei droni e progetta il Criptaliae Spaceport a Grottaglie, in Puglia, prima realizzazione europea di eccellenza nella New Space Economy.

La nuova sfida porta l'ENAC a voler presidiare il comparto aerospaziale che va dall'ultraleggero ai voli suborbitali, passando per i collegamenti con i droni. Un progetto in grado di migliorare la qualità della vita delle persone e sviluppare business in un settore che genera lavoro di alta qualità.

In questi anni l'ENAC è cresciuto e ha raggiunto importanti riconoscimenti internazionali che hanno portato l'Italia e l'Ente a ricoprire ruoli di prestigio sia all'ICAO (International Civil Aviation Organization, organizzazione dell'ONU che riunisce 193 Paesi membri), sia in Europa, all'ECAC (European Civil Aviation Conference, organismo paneuropeo di cui fanno parte 44 Paesi membri - i 27 comunitari più 17 non comunitari).

Al contempo sono cresciute le sfide che attendono l'aviazione civile del presente e del futuro, sempre nella massima tutela della sicurezza del volo, dei diritti del passeggero e del rispetto per l'ambiente.

Nel corso di questi 25 anni i passeggeri sono cresciuti enormemente: da 72 milioni del 1997 sono quasi triplicati, fino ai 192 milioni del 2019, dato precedente alla crisi pandemica.

I voli sono aumentati da 900 mila a 1 milione e mezzo, mentre le merci trasportate sono passate da 600 mila tonnellate a 1 milione.

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 con particolare riferimento ad aspetti di maggiore interesse per gli Stakeholder di riferimento, nella prospettiva della creazione di valore pubblico.

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".

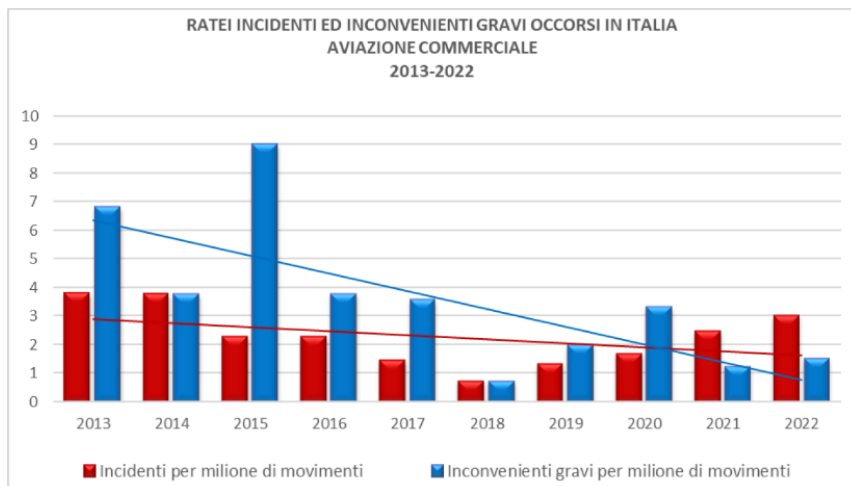
Area strategica "SAFETY"

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.

La **New Space Economy** promuove lo sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale: spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese con ricadute positive sull'intera economia.

Nel 2022 è stato sottoscritto da Regione Puglia, ENAC e Aeroporti di Puglia il protocollo d'intesa che ha avviato le azioni per la costituzione di un nuovo soggetto giuridico denominato **Criptaliae Spaceport**, laboratorio ideale dell'aerospazio nazionale, con l'obiettivo di garantire al nostro Paese un ruolo leader nel settore dell'innovazione tecnologica aerospaziale e conseguire l'insediamento di imprese pronte a scommettere nel futuro prossimo del trasporto aereo.

A dicembre è stato aggiudicato il bando per la realizzazione dell'infrastruttura e delle aree di volo destinate allo spaziorporto di Taranto Grottaglie, compresi anche un hangar polifunzionale per il ricovero, l'assemblaggio e la manutenzione dei sistemi veicolo, struttura destinata ad ospitare museo, area eventi e attrazioni a tema e un edificio multifunzionale destinato a incubatore di impresa, enti di ricerca e formazione. Taranto Grottaglie infatti è non solo Spaziorporto per lo sviluppo strategico nazionale dell'autonomo accesso allo Spazio (voli suborbitali, aviolanci, rientri alla base di operazioni spaziali, ecc.), ma anche test bed aeronautico per sviluppo, sperimentazione e certificazione di progetti di ricerca industriali e scientifici in ambito aeronautico/aerospaziale, nonché infrastruttura e area attrezzata dedicata allo sviluppo industriale del comparto.

Il Piano strategico nazionale sullo sviluppo della **Mobilità Aerea Avanzata 2021-2030**, è suddiviso in tre fasi di attuazione caratterizzate da attività a complessità crescente, denominate "wave", ovvero ondate, nei periodi 2021-2023, 2024-2026 e 2027-2030.

Le tre ondate si riferiscono alle attività individuate dalla roadmap, prevedono l'iterazione delle attività basandosi sulle innovazioni e le esperienze maturate nell'ondata precedente.

L'anno 2022 è stato determinante per lo sviluppo e la diffusione nazionale ed europea dell'iniziativa ed ha visto l'Ente impegnato su vari fronti.

In particolare il piano AAM è stato presentato sia all'Agenzia dell'Unione per la Sicurezza Aerea (EASA) sia alla Commissione Europea nell'ambito delle interviste alle Autorità delle Aviazioni Civili degli Stati membri per la definizione di una strategia europea. Ampio è stato il consenso registrato dimostrando che la visione olistica nazionale è ad oggi tra le più mature a livello internazionale e considerata un modello da esportare per la creazione dei nuovi ecosistemi di mobilità innovativa.

In breve sono riportati di seguito gli obiettivi strategici identificati nel Piano:

1. Disegno e realizzazione di una riforma nazionale di sistema per l'AAM che integri sia gli aspetti aeronautici sia quelli urbanistici e territoriali, in accordo alle politiche europee, e includa la digitalizzazione dei servizi di mobilità;
2. Accelerazione degli investimenti anche tramite modelli semplificati di Partenariato Pubblico-Privato (PPP);
3. Superamento dei gap tecnologici e normativi in accordo alla road map

Ciò in piena coerenza con la strategia europea sulla mobilità, "Sustainable and Smart Mobility Strategy" e, a livello nazionale, con quella del Governo in materia di sviluppo tecnologico, digitale e di sostenibilità ambientale ripresa all'interno del PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Nel corso del 2022 sono stati sottoscritti protocolli d'intesa con la Croce Rossa Italiana, la Polizia di Stato, la Regione Lazio, la Regione Lombardia e la Regione Toscana sull'utilizzo dei droni per finalità di mobilità e di trasporto materiale sanitario.

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

Con riferimento alla **attività ispettiva di security in ambito aeroportuale**, conclusa la fase di sperimentazione, sono stati implementati i modelli che consentono di programmare tale attività in maniera

più efficiente ed efficace attraverso l'utilizzo di un software basato sulla metodologia di Risk Based Oversight (RBO).

In tema di **cybersecurity**, l'ENAC ha predisposto un documento riguardante il coordinamento delle attività con l'ACN (Autorità Cybersicurezza Nazionale) condiviso con l'Organo Centrale di Sicurezza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

Il traffico aereo 2022 mostra una crescita significativa rispetto all'anno precedente: con oltre 164 mln di passeggeri, il traffico risulta più che raddoppiato. Buoni risultati anche per il cargo, che registra volumi di posta e merci superiori a 1 mln di tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente di circa il 2%.

Sebbene risultino molto positivi i flussi da e verso gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, il comparto passeggeri ancora non ha recuperato i valori pre-pandemia. Assumendo come benchmark di riferimento il 2019 permane un gap del 14% che, sebbene ancora rilevante, risulta molto inferiore rispetto al gap del 58% del 2021, da ricondurre anche al persistere di misure restrittive in tale ultima annualità. Stabilmente positive, invece, le performance del comparto cargo che non ha subito il contraccolpo dello shock pandemico, registrando, anzi, volumi in crescita dell'1% rispetto al 2019.

Ottima la performance del traffico nazionale che ha recuperato a pieno i volumi pre-Covid, crescendo di oltre il 50% rispetto all'anno precedente.

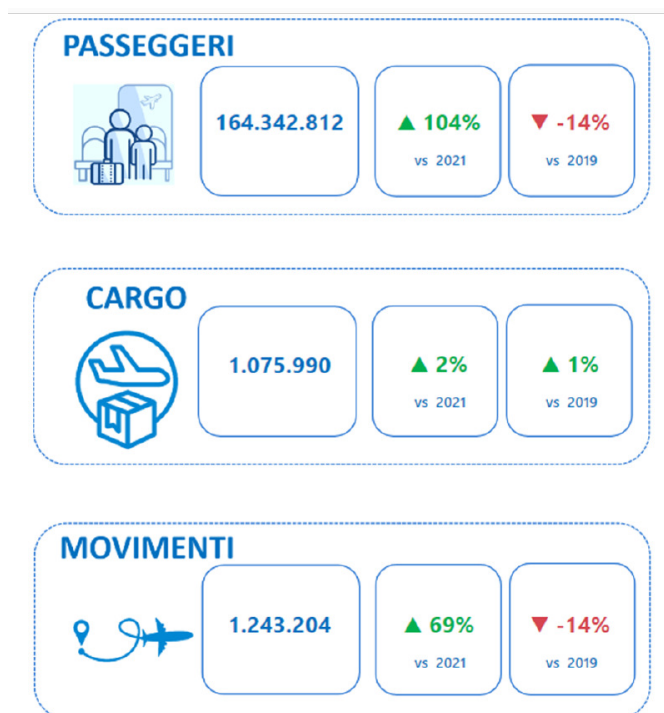
Ma a trainare il traffico passeggeri sono i collegamenti UE, più che raddoppiati rispetto al 2021, con una quota del 41%, superando anche il traffico nazionale, attestatosi al 39% e riequilibrando la distribuzione dei flussi

tra Nazionali e UE in favore di quest'ultimi come in periodo pre-Covid. Il gap rispetto al 2019 tuttavia permane, segnando un -29%, anche attribuibile all'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea. Si tratta di un evento che ha avuto un effetto significativo: basti pensare che nel 2019 in ambito UE il traffico da e verso la Gran Bretagna era secondo solo alla Spagna, con una quota del 19%. Provando quindi a rileggere i dati al netto del "Brexit Effect"², stimabile nella misura del +13%, il traffico UE sebbene ancora inferiore rispetto al 2019 mostrerebbe un gap reale del 16% e non del 29%, pertanto quasi dimezzato rispetto a quanto descritto sopra. L'uscita della Gran Bretagna dall'Unione ha quindi determinato una sovrastima del gap del traffico UE 2022 vs 2019.

Più complesso invece lo scenario del comparto Extra-UE il cui andamento deve essere letto non solo alla luce del Brexit Effect ma anche del "War Effect". Non è possibile, infatti, cogliere il reale andamento del comparto senza coniugare gli effetti della Brexit con la disamina dell'impatto riconducibile al conflitto Russo-Ucraino. Ad una prima analisi, basata esclusivamente sulle differenze dei volumi di traffico, risulta che il traffico Extra-UE ha quasi recuperato i volumi pre-Covid, registrando un gap appena del 3%. Lo scenario geo-politico attuale risulta però fortemente compromesso dalla instabilità dovuta al persistere della guerra in Ucraina. L'inevitabile isolamento economico e commerciale dei Paesi direttamente coinvolti nel conflitto, interessati anche da sanzioni economiche imposte da Organizzazioni Internazionali come l'Unione Europea, si riversa in modo indiretto anche sull'economia italiana e dunque sul traffico aeroportuale. Provando a stimare gli effetti della guerra sul traffico Extra-UE, è ragionevole stimare un impatto negativo ricompreso nel range del 6% - 8%.

Al contrario, la Brexit ha invece contribuito a "ammortizzare" il gap del traffico Extra-UE 2022 vs 2019 in modo significativo essendo il primo Paese di origine destinazione dell'area geografica Europa Extra-UE. Provando a mettere insieme le stime relative agli effetti congiunti della Guerra e della Brexit e assumendo una logica prudentiale, per il traffico Extra-UE permane un gap reale stimato del 31% rispetto al periodo pre-Covid e non del 3% come sopra descritto.

Nei tre grafici seguenti (fonte: ENAC – Dati di traffico 2022) sono illustrati i dati di traffico relativi a passeggeri, movimenti e cargo.



Il Piano Nazionale degli Aeroporti - PNA

Nel 2020 si è avviato il processo di revisione e aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti allegato al DPR 201/2015 che ENAC sta seguendo su mandato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT.

Nel 2021, previa gara aperta sopra soglia comunitaria, è stato selezionato il soggetto che sta affiancando ENAC nel processo di revisione e aggiornamento.

Nel corso del 2022 è stata curata la definizione del testo della proposta di Piano e contemporaneamente è stata seguita l'attivazione e la conduzione della prima fase della Valutazione Ambientale Strategica – VAS (fase di scoping con i Soggetti Competenti in materia Ambientale - SCA) presso il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica -MASE, necessaria per la definizione dello scenario sostenibile della rete di trasporto aereo nazionale al 2035. Inoltre è stato avviato un lavoro di confronto che coinvolgerà tutti gli stakeholder interessati dalla revisione del Piano Nazionale.

La definizione delle varie bozze intermedie previste da contratto, la VAS e i momenti di confronto con gli stakeholder sono propedeutici alla definizione della versione definitiva della proposta di Piano, in modo da avviare poi il confronto con il MIT per il prosieguo della procedura di approvazione.

In particolare, nel mese di ottobre è stata pubblicata una versione preliminare della proposta di Piano sul sito del MIT (conclusasi in data 22/11/22) che ha prodotto la presentazione di 269 osservazioni da parte di 52 soggetti appartenenti in vario modo al settore dell’aviazione civile (pubbliche amministrazioni, società di gestione aeroportuali, altri operatori del settore, associazioni e privati).

Le osservazioni pervenute sono state valutate da ENAC e gli esiti di questa analisi, condivisi con il Ministro sono raccolti in un documento che costituirà la base per la versione finale della Proposta di Piano nelle fasi successive del suo processo approvativo.

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 corso dell’anno sono stati ottimizzati e rafforzati i controlli sulla qualità dei servizi aeroportuali e sul rispetto dei diritti dei passeggeri.

In tema di **Passeggeri a Mobilità Ridotta – PRM**, l’ENAC, la IATA (International Air Transport Association), ITA Airways, Air Dolomiti e Neos nel 2022 hanno realizzato un network (*One Click Away*) per semplificare e rendere pienamente accessibili i sistemi di prenotazione dell’assistenza in aeroporto e a bordo degli aeromobili e le informazioni utili per le persone con disabilità e a ridotta mobilità.

Le compagnie aeree aderenti hanno creato, sui loro siti web, percorsi immediati e intuitivi espressamente dedicati all’assistenza dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità per permettere un accesso diretto e univoco, alle informazioni sull’organizzazione del viaggio aereo e relative ai propri diritti.

Con un solo click dalla home page dei tre siti web dei vettori che hanno aderito all’iniziativa, si avvia un percorso fatto di contenuti uniformi e chiari, caratterizzati dallo stesso layout e dallo stesso ordine dei temi trattati. Le icone, le immagini e i testi sono stati condivisi e approvati dalle associazioni di categoria ANGLAT / FAND per la versione italiana e Open Doors Organization per quella inglese, per operare nel rispetto della sensibilità e delle esigenze di ognuno.

Area strategica “TUTELA AMBIENTALE”

Obiettivo specifico P.10: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo

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

Il settore aereo viaggia velocemente verso l'innovazione tecnologica che porta all'integrazione intermodale sostenibile, incide positivamente sull'impronta ecologica degli scali e si inserisce nella policy della decarbonizzazione del trasporto aereo.

Per l'ENAC la tutela ambientale è il motore alla base dello sviluppo del comparto, attraverso l'impiego delle più avanzate metodologie di analisi e di miglioramento dell'efficienza energetica.

Il futuro va ancora oltre e include nuovi concetti di mobilità che ci porteranno a rivoluzionare il trasporto aereo. Gli obiettivi dell'ENAC sono chiari e ambiziosi:

- costruire un futuro sostenibile e migliorare la qualità della vita con l'uso di droni;
- potenziare la mobilità smart con mezzi aerei elettrici e infrastrutture innovative;
- creare un ecosistema che guidi la nazione verso la 'terza dimensione', quella aerea.

Stakeholder engagement in materia di Sustainable Aviation Fuels (SAF)

Nel 2022 l'ENAC ha posto in essere le attività propedeutiche allo Stakeholder engagement sul tema dei carburanti sostenibili alternativi (SAF, Sustainable Aviation Fuels) per l'aviazione civile in linea con quanto richiesto dall'ECAC e dall'ICAO, finalizzato allo studio di possibili policy atte ad incentivare l'introduzione dei SAF a livello nazionale.

Il coinvolgimento di tutti gli attori dell'aviazione civile del trasporto aereo costituisce, infatti, un passaggio importante per poter elaborare il percorso più idoneo a conseguire gli obiettivi ambientali per la riduzione delle emissioni di CO₂ definiti tanto a livello europeo (*Fit for 55*) che a livello ICAO (*Long Term Aspirational Goal e ACT SAF*).

Oggetto di interesse da parte di ENAC già da diversi anni, i SAF sono al centro di un'ampia discussione che coinvolge Stakeholder istituzionali, industriali, università, centri di ricerca, nonché le associazioni di cittadini per la tutela dell'ambiente, dei consumatori e del sociale e l'iniziativa costituisce il naturale proseguimento delle attività dell'Osservatorio Nazionale sui SAF, istituito dall'ENAC nel 2020

Il questionario è stato strutturato per consentire agli stakeholder di valutare 10 proposte di policy attraverso 10 indicatori di impatto. In dettaglio, ad ogni partecipante è stato richiesto di compilare una griglia di 100 valori (10 policy x 10 indicatori) con punteggi da 1 (impatto molto negativo) a 5 (impatto molto positivo).

Le 10 policy, individuate a partire dalle sopracitate guidance di riferimento e adattate al contesto italiano, comprendono interventi finalizzati ad attrarre investimenti sui SAF, a creare nuovi impianti produttivi o espandere quelli esistenti, a introdurre sgravi fiscali per chi produce o usa i SAF, nonché a facilitare l'ingresso delle materie prime e la distribuzione dei SAF sul territorio. Un processo analogo è stato adottato per definire gli indicatori di impatto, che contemplano aspetti diversi tra cui capacità produttiva, ricadute economiche sui passeggeri, competitività tra operatori, indipendenza energetica, stimolo alla ricerca e opinione pubblica.

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'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.

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.

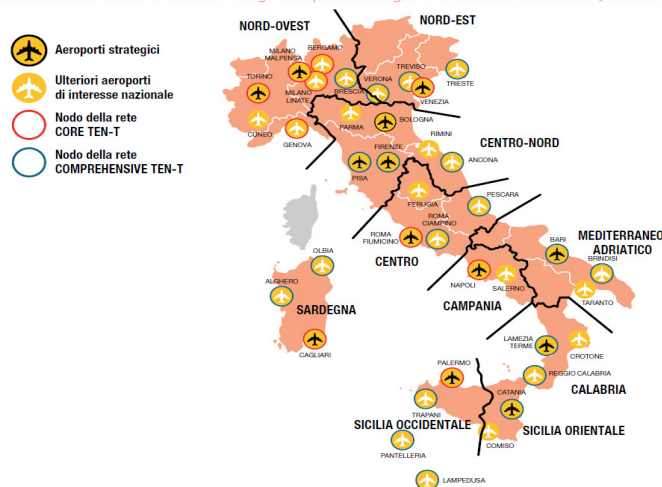
Nel 2022 è stato effettuato il monitoraggio delle attività previste dall'Accordo di cooperazione stipulato tra la ENAC e la DG-CLE (MIMS). Più in dettaglio il citato accordo continua a prevedere anche per la seconda annualità la collaborazione tra le parti contraenti di cui all'art.4, comma 7 del Decreto Legislativo n.47, per la realizzazione di attività finalizzate alla protezione ambientale nel settore del trasporto aereo, in particolare con riferimento al sistema ETS e CORSIA.

L'ENAC per l'anno 2022 ha trattato in modo puntuale ed esaustivo tutte le attività previste dall'accordo sia per quanto concerne il Sistema ETS che per quello CORSIA, oltre quelle concernenti la parte internazionale. L'ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) la rendicontazione analitica attestante le spese effettivamente sostenute nel periodo 1 dicembre 2021 – 30 novembre 2022 ed il riepilogo ore per figura professionale e costo orario complessivo oltre la relazione tecnica di tutte le attività che si sono prodotte.

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.

ENAC Servizi S.r.l.

Con la sottoscrizione del Contratto di programma ENAC - ENAC Servizi S.r.l. e con il conseguente affidamento in concessione, alla Società in house, dei 17 aeroporti di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria, sono state avviate e programmate una serie di attività propedeutiche e necessarie all'avviamento dell'organizzazione, della gestione e della operatività della Società.

ENAC Servizi S.r.l. è lo strumento organizzativo attraverso cui l'ENAC provvederà alla gestione e allo sviluppo degli aeroporti demaniali minori di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria, nonché allo svolgimento di ulteriori attività, quali la gestione dei beni immobili nella disponibilità dell'Ente, la formazione e le attività internazionali di carattere non istituzionale.

In tale contesto, la Società:

- provvede alla gestione degli aeroporti affidati in concessione, assicurandone la valorizzazione, l'ammodernamento e lo sviluppo su scala nazionale, attraverso modalità tecniche dalla stessa individuate e condivise con ENAC;
- promuove la realizzazione di una efficiente rete aeroportuale degli aeroporti minori, quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio, ottimizzando l'uso e i livelli della capacità aeroportuale, attuale e potenziale;
- è preposta alla cura degli alloggi demaniali nella disponibilità dell'Ente, pertanto, è incaricata della gestione degli stessi con il compito di assicurarne la valorizzazione e il relativo mantenimento nello stato d'uso;
- svolge attività internazionale di carattere non istituzionale, a supporto dell'Ente che ne mantiene la titolarità;
- intrattiene, in via sussidiaria, rapporti di collaborazione con Enti, Società e Organismi internazionali, su tematiche di specifico interesse strategico per lo sviluppo del settore dell'aviazione generale, attraverso la partecipazione a gruppi di lavoro e a tavoli di discussione e di confronto, a workshop e ad eventi internazionali;
- pianifica e svolge attività di formazione, aggiornamento e qualificazione del personale ENAC e di altri soggetti pubblici o privati, nelle materie di interesse dell'aviazione civile, anche al fine di promuovere la divulgazione della cultura aeronautica, in collaborazione con Università, Centri di ricerca e di formazione e con Soggetti pubblici e privati attivi nel settore dell'aviazione civile.

ENAC Servizi è una società di capitali costituita in forma di S.r.l. e, in quanto tale, è soggetta sia alle disposizioni sulle Società contenute nel codice civile che alle norme generali del diritto privato, per tutto quanto non specificatamente derogato dalle disposizioni del Testo unico in materia di Società a partecipazione pubblica – d.lgs. 175/2016- sull'organizzazione e sul funzionamento delle società in house.

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.

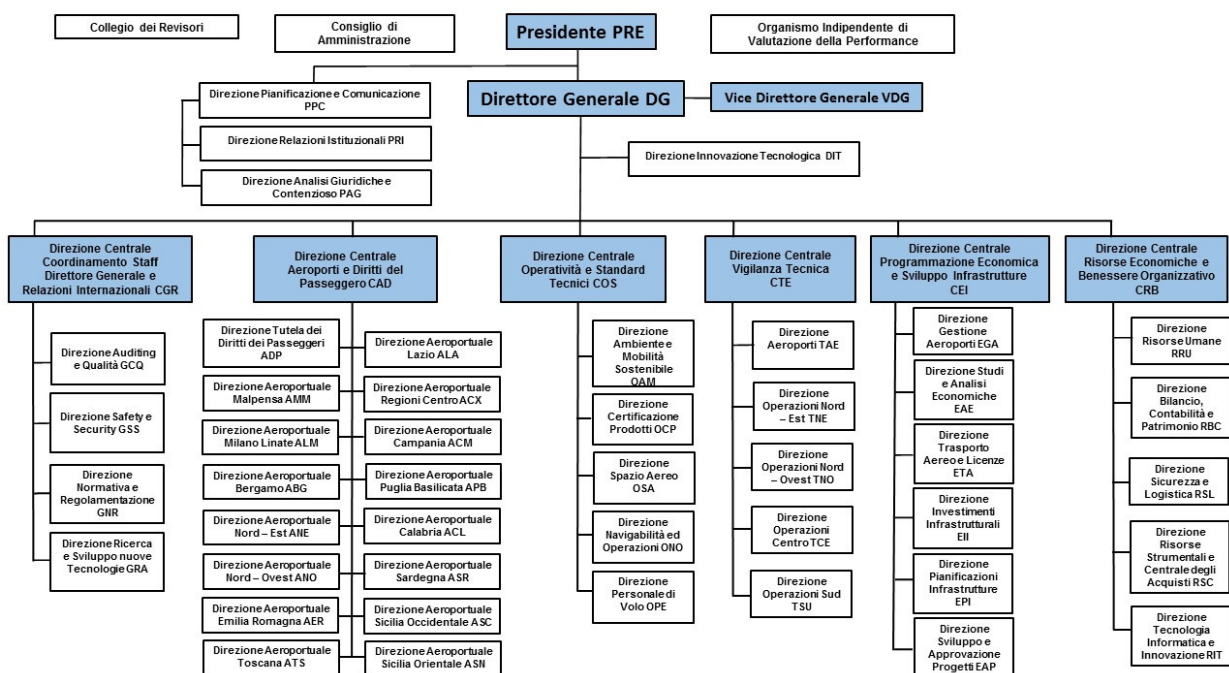
Grazie ad una valutazione svolta per ogni Stakeholder, l'ENAC ogni anno stabilisce sia il livello di influenza di ciascuno Stakeholder sulla propria azione in termini di capacità di incidere sull'azione stessa, sia il livello di interesse che questo ha nell'azione dell'Ente, permettendo così l'individuazione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

Struttura organizzativa e Risorse umane

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha adottato dal 1° gennaio 2022 una nuova organizzazione delle strutture e del personale, rappresentata nel nuovo Regolamento dell'organizzazione e del personale approvato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Ente n. 28, adottata nella seduta n.3/2021 del 26 novembre 2021.

La predetta struttura organizzativa è stata, poi, parzialmente modificata con l'istituzione della Direzione Innovazione Tecnologica e la contestuale soppressione della Direzione Gestione Aviazione Generale con disposizione d'urgenza del Direttore Generale n. 85 del 2 dicembre 2022, ratificata dal C.d.A. dell'Ente nella seduta del 20 gennaio 2023.

Di seguito si riporta l'organigramma dell'ENAC attualmente vigente.



Si rappresenta di seguito la situazione del personale in servizio al 31 dicembre 2022 con indicazione in dettaglio delle unità per ciascuna categoria di personale vigente in ENAC e della distribuzione delle medesime nelle strutture dirigenziali che compongono l'attuale modello organizzativo.

Con riferimento alle categorie di personale non dirigente si rileva che per l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ai sensi dell'art. 60 del CCNL per il personale non dirigente del Comparto Funzioni Centrali - triennio 2019-2021, "...Al personale dell'ENAC il titolo III del presente contratto e le correlate norme del trattamento economico si applicano a decorrere dalla sottoscrizione di una specifica sequenza negoziale...", la quale non risulta ancora avviata.

| Personale in servizio al 31/12/2022 | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------------------|--------|
| Dirigenti | Professionisti Laureati | Professionisti Diplomati | Amministrativi e operativi | Ispettori di volo e traffico aereo | Totale |
| 37 | 155 | 13 | 408 | 19 | 632 |

| Fasce di Età | anni | Donne | % | Uomini | % | Totale | % |
|--------------|-------|-------|------|--------|------|--------|------|
| | < 30 | 8 | 3,3 | 9 | 2,3 | 17 | 2,7 |
| | 31-40 | 36 | 15,1 | 46 | 11,6 | 82 | 12,9 |
| | 41-50 | 71 | 29,7 | 72 | 18,1 | 143 | 22,5 |
| | 51-60 | 70 | 29,3 | 170 | 42,8 | 240 | 37,7 |
| | >60 | 54 | 22,6 | 100 | 25,2 | 154 | 24,2 |
| | | 239 | | 397 | | 636 | |

Età media per genere

50,2

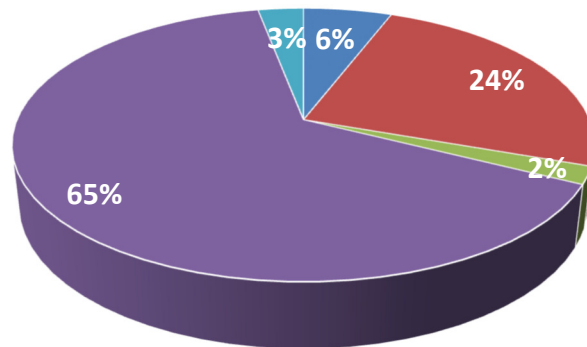
52,9

Età media personale ENAC

51,55

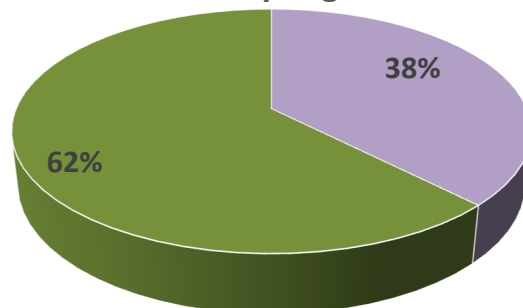
Distribuzione per tipologia di personale

- Dirigenti
- Professionisti Laureati
- Professionisti Diplomati
- Amministrativi e operativi
- Ispettori di volo/traffico aereo

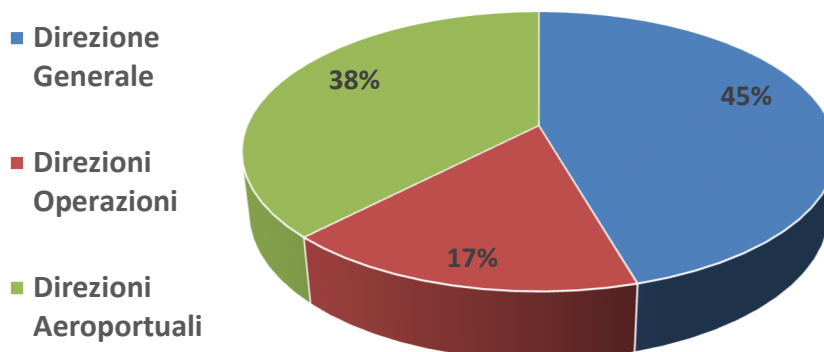


Distribuzione per genere

- Donne
- Uomini



Distribuzione territoriale



Risorse finanziarie

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

- 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;
- tariffe per le prestazioni di servizi stabilite nel Regolamento delle tariffe ENAC;
- proventi previsti dall'*articolo 7 della legge 22 agosto 1985, n. 449*, come successivamente integrata e modificata;
- proventi derivanti da entrate diverse.

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

| Dati economico-finanziari | | 2021 | 2022 |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Entrate | Correnti | € 944.913.146,96 | € 188.488.538,86 |
| | In Conto Capitale | € 50.383.750,37 | € 7.665.115,27 |
| | Partite di giro | € 46.904.749,77 | € 70.886.617,70 |
| | TOTALE | € 1.042.201.647,10 | € 267.040.271,83 |
| | Avanzo di Amministrazione | € 399.164.993,69 | € 402.159.721,43 |
| | TOTALE | € 1.441.366.640,79 | € 669.199.993,26 |
| Uscite | Correnti | € 950.609.657,27 | € 162.666.704,84 |
| | In Conto Capitale | € 58.413.437,69 | € 26.077.853,83 |
| | Partite di Giro | € 46.904.749,77 | € 70.886.617,70 |
| | TOTALE | € 1.055.927.844,73 | € 259.631.176,37 |
| | Avanzo di Amministrazione | € 385.438.796,06 | € 409.568.816,89 |
| | TOTALE | € 1.441.366.640,79 | € 669.199.993,26 |

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

Nel 2021 tra le entrate e le uscite correnti sono ricompresi 800 mln di euro trasferiti dallo Stato per i ristori ai gestori ed handler per Covid.

Di seguito si riportano i dati relativi a tali entrate per gli anni 2021 e 2022.

| ARTICOLO DI FATTURAZIONE | 2021 | 2022 |
|---|------------------------|------------------------|
| Diritti sulla sorveglianza delle Costruzioni Aeronautiche | € 3.886.013,48 | € 4.880.864,02 |
| Diritti per prestazioni effettuate per conto EASA | € 420.663,45 | € 1.222.535,86 |
| Diritti sulla sorveglianza di costruzione ed esercizio degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali | € 3.484.814,30 | € 5.941.623,45 |
| Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio | € 4.839.996,69 | € 5.523.869,80 |
| Diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale | € 3.700.737,34 | € 3.141.870,35 |
| Diritti sulle importazioni | € 1.389.489,77 | € 2.033.666,35 |
| Diritti accessori (comprende le quote di iscrizione all'Albo della Gente dell'Aria e gli arrotondamenti attivi e passivi su fatture) | € 1.500.924,79 | € 1.242.732,41 |
| Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti | € 258.281,50 | € 253.323,50 |
| Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza | € 870.600,00 | € 911.640,00 |
| Diritti sulle attività relative allo spazio aereo | € 79.671,00 | € 26.640,00 |
| Diritti sulle attività relative alla medicina aeronautica | € 15.900,00 | € 10.500,00 |
| Diarie e spese di accesso del personale incaricato | € 483.213,96 | € 124.854,38 |
| 2% dei diritti di fatturazione ove previsto | € 382.936,78 | € 471.261,40 |
| Diritti per recupero spese per bolli e concessioni governative | € 436.751,24 | € 462.885,00 |
| Diritti per spese di copia e stampa | € 24,64 | € - |
| TOTALE | € 21.750.018,94 | € 26.248.266,52 |

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2022).

| FINANZIAMENTI PUBBLICI 2022 | VALORE € | ENTRATE ENAC | | VALORE € |
|--|---------------------|---------------------------|--|-----------------------|
| UE per progetti di ricerca | 1.444.329,76 | TRASFERIMENTI DELLO STATO | Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali | 74.431.644,08 |
| Nazionali per investimenti aeroportuali – Piano Azione e Coesione- | 3.601.663,15 | ENTRATE PROPRIE | Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche) | 65.590.587,78 |
| Nazionali per investimenti aeroportuali (trasferimento ordinario in conto capitale) | | | Tariffe per prestazione di servizi | 25.662.773,32 |
| | | | Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi | 585.493,20 |
| | | | Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti | 101.137,29 |
| | | | Redditi dei beni immobili di proprietà dell'Ente | 27.220,85 |
| | | | Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L 265/2004 | 4.088.236,45 |
| Nazionali per investimenti aeroportuali (riassegnazione fondi perenti finanziamento L 449/1985) | | | Altri proventi | 906.151,08 |
| Nazionali (trasferimento proventi per quote di emissione settore aereo finalizzato a spese di riduzione gas serra) | 3.784.045,00 | | | |
| TOTALE | 8.830.037,91 | | TOTALE | 171.393.244,05 |

Le spese sostenute dall'Ente per il suo funzionamento, circa 82,2 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, mobilio, etc)
- Spese Generali amministrative (Contenziosi, oneri, etc).

A queste si aggiungono circa 77 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 (44,5 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 (7,4 mln).

3. Performance organizzativa

3.1 Obiettivi di valore pubblico

Nel 2022, in attesa dell'entrata in vigore delle disposizioni in merito all'adozione del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO), l'Ente ha adottato, nelle modalità previste dalle disposizioni normative vigenti pro tempore, gli atti di programmazione assorbiti nel Piano.

Novità principale del PIAO 2022-2024 è il suo orientamento verso il valore pubblico. Questa è la principale discontinuità con il passato, perché il nuovo Piano pone maggiore evidenza sui risultati in termini di impatto verso gli stakeholder.

Il PIAO 2022-2024 è stato costruito armonizzando i contenuti principali dei precedenti documenti di programmazione. Per il triennio 2023-2025 l'Ente ha implementato la programmazione integrata prevista dalla normativa.

L'ENAC ha ridefinito la propria programmazione secondo la "logica programmatica d'integrazione funzionale": integrazione verticale (dalla missione, alla strategia, alle azioni annuali) e orizzontale (tra miglioramento performance e gestione rischi).

I contenuti di ogni sotto-sezione sono programmati in modo funzionale al Valore Pubblico che si vuole creare, come riassunto nello schema seguente.

| AREA STRATEGICA | |
|---|---|
| VALORE PUBBLICO (ovvero l'ORIZZONTE dell'Ente) Valore Pubblico inteso come miglioramento del livello complessivo e multidimensionale di benessere dei cittadini, delle imprese e degli stakeholder nelle varie prospettive (economica, sociale ambientale, sanitaria, ecc) | |
| PERFORMANCE (ovvero le LEVE e le AZIONI per CREARE Valore Pubblico) Obiettivi Specifici (triennali) e Obiettivi Organizzativi di Struttura (annuali) | RISCHI CORRUTTIVI E TRASPARENZA (ovvero LEVE per PROTEGGERE il Valore Pubblico) Misure generali e specifiche di gestione dei rischi corruttivi e di promozione della trasparenza |
| SALUTE ORGANIZZATIVA E PROFESSIONALE (Propedeutica al raggiungimento delle performance e al contenimento dei rischi) Azioni organizzative utili al conseguimento degli obiettivi e delle strategie dell'amministrazione e quindi, alla creazione e protezione del VP | |
| STRUTTURA ORGANIZZATIVA (Contenuti generali dell'organizzazione) Organigramma, Livelli organizzativi, Ampiezza organizzativa, Digitalizzazione | LAVORO AGILE (Contenuti generali del POLA) Livello di attuazione e sviluppo del LA, Modalità attuative del LA, Soggetti, processi e strumenti del LA |
| PIANO TRIENNALE DEI FABBISOGNI DI PERSONALE (Azioni di reclutamento) | FORMAZIONE DEL PERSONALE (Azioni di formazione) |

Nel triennio 2022-24 l'ENAC ha deciso di attivare, in collaborazione con l'OIV, forme di valutazione partecipativa che non siano semplici sistemi di customer satisfaction e di ascolto ma forniscano un contributo per migliorare processi e attività, attraverso una precisa individuazione di stakeholder ed utilizzatori ad essi associati, nell'intento di avviare un processo sostenibile e ciclico nell'ottica del miglioramento continuo e del coinvolgimento attivo dei propri Stakeholder.

Nel PIAO 2022-2024 è stata avviata una prima sperimentazione su aree strategiche ritenute particolarmente significative in termini di valore pubblico: Safety, Equa Competitività e Qualità dei Servizi, Tutela dell'Ambiente, Gestionale e Sviluppo Interno.

Gli obiettivi di valore pubblico oggetto di tale prima sperimentazione sono i seguenti:

- **Area strategica Safety:** Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in accordo al Protocollo di Intesa ENAC-MITD
- **Area strategica Equa Competitività e Qualità dei Servizi:** Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero
- **Area strategica Tutela dell'Ambiente:** Sviluppo sostenibile del trasporto aereo
- **Area strategica Gestionale e Sviluppo Interno:** Miglioramento dell'efficienza e l'efficacia dei processi e dei servizi dell'Ente

Considerata la natura strategica del PIAO, la sua trasversalità e il suo impatto in termini gestionali, che richiede un'azione sinergica e di coordinamento onde poter far convergere l'insieme delle strategie dell'Ente verso il raggiungimento di obiettivi di valore pubblico, è stata istituita un'apposita task force permanente che fa riferimento al Direttore Centrale Risorse Economiche e Benessere Organizzativo.

3.2 Obiettivi specifici 2022-2024

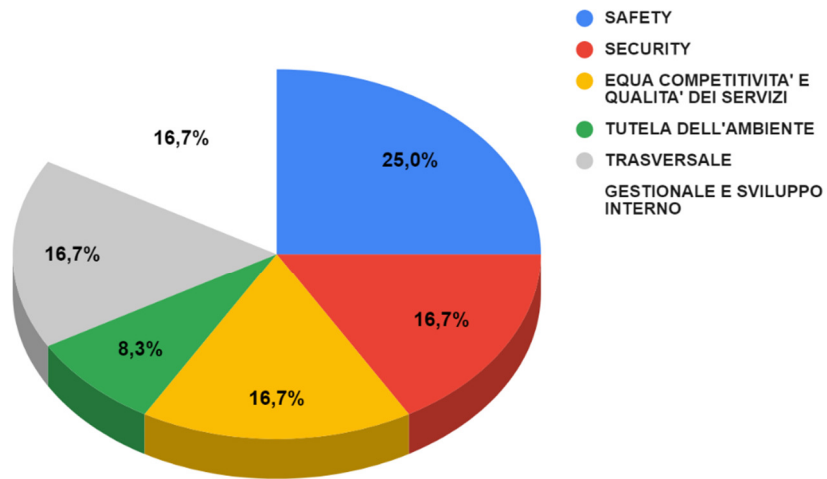
Gli **obiettivi specifici** consistono nell'esplicitazione di risultati misurabili, finalizzati all'aumento di valore pubblico per gli *stakeholder* o al miglioramento dei processi dell'Ente, da conseguire entro un determinato arco temporale, comunque pluriennale. L'ENAC ha deciso di fissare questo valore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

I 12 obiettivi specifici individuati sono distribuiti nelle cinque aree strategiche, in termini percentuali, come riportato nel grafico seguente:



Distribuzione obiettivi specifici 2022-2024 nelle Aree strategiche

La misurazione dei risultati raggiunti mostra il pieno raggiungimento dei target 2022, come dettagliatamente specificato nella seguente tabella riepilogativa.

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2022

| AREA STRAT | COD. | OBIETTIVI SPECIFICI 2022-2024 | KPI | Baseline | TARGET 2022 | VALORE MISURATO | SCOSTAMENT O | Stakeholder |
|------------|------|--|---|--|--|--|-----------------|--|
| 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 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% | 32 azioni completate (88%) | ↑ | Commissione europea (di cui 16 EPAS e 20 nazionali) EASA ICAO |
| | | | Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA) | 96,15% (Media punteggi ranking anno 2019) | >90% | 95,23% | ↑ | Commissione europea EASA ICAO |
| | 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 | Regolamento definito e commenti raccolti | = | Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spaziorporto ASI Comunità locali |
| | 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 2/4 | Area 2 sviluppata Area 2: Predisposizione delle Azioni "ondata 1" (es. accordi con le regioni, municipalità, predisposizione U-space e disegno corridoi, contributi alla regolamentazione europea e alle iniziative di Ricerca) del Piano Strategico Nazionale e della Road map funzionale al lancio di progetti verticali implementativi | Tutte le aree Sviluppate | = | Regioni ed Enti locali Operatori di droni Cittadini Fornitori di servizi di navigazione aerea |
| 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 2/5 - Perfezionamento e approfondimento modelli applicativi per definizione programmazione attività ispettiva | Fase 3 completata - Perfezionamento del modello sviluppato (revisione fattori di complessità) | Modello perfezionato e pronto per l'utilizzo | ↑ | Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri Dipendenti ENAC |
| | P.07 | Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo | Fase di avanzamento progetto di adeguamento ai requisiti di cybersecurity | 0/3 | Fase 1 completata Predisposizione del piano di implementazione su tutti i domini a seguito dell'emissione dei regolamenti delegati e di esecuzione | Piano di implementazione elaborato | = | Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri |

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2022

| AREA STRAT | COD. | OBIETTIVI SPECIFICI 2022-2024 | KPI | Baseline | TARGET 2022 | VALORE MISURATO | SCOSTAMENTO | Stakeholder |
|---|------|---|---|---|---|--|-------------|---|
| 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 2/4 (Individuazione del partner con gara a evidenza pubblica) | Fase 3 completata (Redazione del Piano) | Piano redatto e inviato al MIT | = | Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo |
| | | | Fase di avanzamento predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate | Fase 0/3 | Fase 1 completata (Bozza di regolamento predisposta) | Regolamento predisposto | = | Operatori aeroportuali Operatori aerei Operatori cargo |
| | P.05 | Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero | N. Iniziative volte a verificare la "Safe & Quality passenger experience" | 3 | Valutazione dell'impatto delle misure sanitarie di distanziamento sociale sul dimensionamento dei sottosistemi funzionali, in relazione ai LOS IATA, di tre terminal aeroportuali | Analisi di impatto effettuata su Apt Bari Genova Venezia | = | Passeggeri |
| | | | Fase di avanzamento realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Fase 0/3 | Fase 1 (Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero) | Accordo Tavolo tecnico di lavoro ENAC – AGCM; Linee Guida per implementazione delle Alternative Dispute Resolutions (ADR) nel settore del trasporto aereo | = | Passeggeri Professionisti di settore |
| | P.10 | Sviluppo sostenibile del trasporto aereo | Fase di avanzamento progetto di efficientamento energetico degli aeroporti attraverso l'acquisizione di veicoli elettrici da parte delle società di gestione e degli handler aeroportuali certificati | Fase 0/3 | Fase 1 Pubblicazione bando per conferimento finanziamento (aeroporti commerciali con traffico <=3mil) | Bando pubblicato e aggiudicato | = | Operatori aeroportuali Cittadini |
| | | | Fase di avanzamento progetto sostituzione veicoli elettrici Direzioni ENAC | Fase 0/3 | Fase 1 (Definizione progetto sostituzione veicoli elettrici) | Veicoli elettrici forniti alla sede centrali e alle sedi territoriali | = | Cittadini |

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2022

| AREA STRAT | COD. | OBIETTIVI SPECIFICI 2022-2024 | KPI | Baseline | TARGET 2022 | VALORE MISURATO | SCOSTAMENTO | Stakeholder |
|-------------------------------|------|--|---|----------|---|--|-------------|--|
| TRASVERSALE | P.06 | Incoraggiamento e promozione della ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico | Stato avanzamento del Piano della Ricerca | - | Elaborazione nuovo Piano della Ricerca 2023-2025 | Studio per nuovo Piano effettuato | = | Istituti di ricerca Università Aziende private |
| | P.09 | Digitalizzazione delle operazioni nelle infrastrutture aeroportuali | Fase di avanzamento progetto di digitalizzazione delle operazioni nelle infrastrutture aeroportuali | Fase 1/3 | Fase 2 (Linee guida per i gestori aeroportuali ed elaborazione di una proposta al MITD per l'ottenimento di fondi da destinare all'innovazione tecnologica degli aeroporti) | Linee guida elaborate | = | Passeggeri Gestori aeroportuali Operatori aeroportuali |
| 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 | 11 di 20 | 3 (1. App per il censimento e la gestione informatizzata dei processi istituzionali dell'Enac 2. Analisi ed Implementazione dell'Accesso Civico integrato nel sistema documentale 3. Implementazione processo nuove assunzioni nel portale del dipendente) | 3 servizi informatizzati | = | Utenti ENAC Dipendenti ENAC |
| | C.02 | Attivare la neo costituita società in house, partecipata al 100% dall'ENAC, denominata ENAC Servizi s.r.l. | Fase di avanzamento attivazione società in house | Fase 0/3 | Fase 1 (Contratto di programma ENAC-ENAC Servizi S.r.l. e trasferimento gestione di 5 aeroporti) | Contratto di programma sottoscritto e attività propedeutiche al trasferimento completate | = | Utenti ENAC Dipendenti ENAC |

3.3 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:

| STRUTTURE | SIGLE |
|---|-------|
| PRESIDENTE | PRE |
| Direzione Pianificazione e Comunicazione | PPC |
| Direzione Relazioni Istituzionali | PRI |
| Direzione Analisi Giuridiche e contenzioso | PAG |
| DIRETTORE GENERALE | DG |
| VICE DIRETTORE GENERALE | VDG |
| DIR. CENTRALE COORDINAMENTO STAFF DIRETTORE GENERALE E RELAZIONI INTERNAZIONALI | CGR |
| Direzione Auditing e Qualità | GCQ |
| Direzione Safety e Security | GSS |
| Direzione Normativa e Regolamentazione | GNR |
| Direzione Ricerca e Sviluppo Nuove Tecnologie e Aerospazio | GRA |
| DIREZIONE CENTRALE AEROPORTI E DIRITTI DEL PASSEGGERO | CAD |
| Direzione Tutela dei Diritti dei Passeggeri | ADP |
| Direzione Aeroportuale Malpensa | AMM |
| Direzione Aeroportuale Milano Linate | ALM |
| Direzione Aeroportuale Bergamo | ABG |
| Direzione Aeroportuale Nord-Est | ANE |
| Direzione Aeroportuale Nord-Ovest | ANO |
| Direzione Aeroportuale Emilia Romagna | AER |
| Direzione Aeroportuale Toscana | ATS |
| Direzione Aeroportuale Lazio | ALA |
| Direzione Aeroportuale Regioni Centro | ACX |
| Direzione Aeroportuale Campania | ACM |
| Direzione Aeroportuale Puglia Basilicata | APB |
| Direzione Aeroportuale Calabria | ACL |
| Direzione Aeroportuale Sardegna | ASR |
| Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale | ASC |
| Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale | ASN |

| STRUTTURE | SIGLE |
|--|--------------|
| DIREZIONE CENTRALE OPERATIVITA' E STANDARD TECNICI | COS |
| Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile | OAM |
| Direzione Certificazione Prodotti | OCP |
| Direzione Spazio Aereo | OSA |
| Direzione Navigabilità e operazioni | ONO |
| Direzione Personale di Volo | OPE |
| DIREZIONE CENTRALE VIGILANZA TECNICA | CTE |
| Direzione Aeroporti | TAE |
| Direzione Gestione Aviazione Generale | TGA |
| Direzione Operazioni Nord-Est | TNE |
| Direzione Operazioni Nord-Ovest | TNO |
| Direzione Operazioni Centro | TCE |
| Direzione Operazioni Sud | TSU |
| DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE | CEI |
| Direzione Gestione Aeroporti | EGA |
| Direzione studi e analisi economiche | EAE |
| Direzione Trasporto Aereo e Licenze | ETA |
| Direzione Investimenti Infrastrutturali | EII |
| Direzione Pianificazione Infrastrutture | EPI |
| Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti | EAP |
| DIREZIONE CENTRALE RISORSE ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO | CRB |
| Direzione Risorse Umane | RRU |
| Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio | RBC |
| Direzione Sicurezza e Logistica | RSL |
| Direzione Risorse Strumentali e Centrale degli Acquisti | RSC |
| Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione | RIT |

Nel corso del 2022 è stato necessario apportare modifiche agli obiettivi, principalmente in ragione dalla necessità di individuare in maniera più puntuale obiettivi, indicatori e target.

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

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

| DIR | COD. | OBIETTIVO | INDICATORE | TARGET | NUOVO OBIETTIVO | NUOVO INDICATORE | NUOVO TARGET | MOTIVAZIONE |
|-----|----------|---|---|---|--|---|--|--|
| ONO | SA.1.ONO | Autorizzazione ENAC dei centri per l'omologazione degli imballaggi utilizzati nel trasporto aereo delle Merci pericolose. | Sviluppo di Circolare MPE-02 con il coinvolgimento degli Stakeholder nazionali (laboratori), del MIMS e delle Capitanerie di Porto, in attuazione del Regolamento ENAC sul trasporto Merci Pericolose e del DOC ICAO 9284 per permettere la marcatura IT | Bozza della Circolare MPE-02 presentata alla direzione centrale COS | Approvazione delle Organizzazioni di addestramento per il Trasporto Aereo delle Merci Pericolose, attuando il sistema ICAO di Competency Based Training and Assessment (CBTA) obbligatorio a partire dal 1.1.2023. | Sviluppo di un Regolamento ENAC "Approvazione delle Organizzazioni di Addestramento per il Trasporto Aereo delle Merci Pericolose" con il coinvolgimento degli Stakeholder (es. le Organizzazioni di addestramento di settore e IATA), come evoluzione della Circolare MPE-01, per recepire le indicazioni ICAO sul nuovo sistema CBTA. | Bozza del Regolamento presentata a COS | Avendo riscontrato che l'obiettivo in oggetto, relativo alla emissione della nuova circolare MPE02, non è in sintonia con la recente deliberazione N. 8/22 del Consiglio di Amministrazione, e risultando a questo punto prioritario sostituire l'attuale Circolare MPE-01 "Registrazione delle organizzazioni di addestramento per il trasporto aereo delle merci pericolose" con un nuovo regolamento ad hoc, si chiede cortesemente di sostituire l'attuale obiettivo |
| ACM | EQ.1.ACM | Definizione metodologia calcolo concessioni aeroportuali dirette | a. Acquisire dalla struttura competente i dati riguardanti l'accatastamento dei beni aeroportuali b. Accertare se è necessario che per tali beni occorra la conformità urbanistica c. Confronto con Agenzia delle Entrate centrale, anche con il supporto della Direzione Affari Legali, sulla documentazione effettivamente necessaria e reperibile ai fini della determinazione dei valori di canone da parte delle Agenzie territoriali. | Nuove Sub concessioni revisionate | P.03.1.ACM Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | Obiettivo superato dalla successiva istituzione della Soc. ENAC Servizi |

| DIR | COD. | OBIETTIVO | INDICATORE | TARGET | NUOVO OBIETTIVO | NUOVO INDICATORE | NUOVO TARGET | MOTIVAZIONE |
|-----|------------|---|---|---|--|--|--------------------------------------|---|
| EPI | P.10.2.EPI | Programma di efficientamento energetico degli aeroporti nazionali in coorelazione con il Piano della tutela ambientale dei contratti di programma | Bozza disciplinare per la raccolta dati di consumo energetico e relativa bozza di foglio di calcolo | Tools necessari per la reportistica predisposti | Piano della tutela ambientale (PTA) dei contratti di programma ed efficientamento energetico degli aeroporti nazionali | Disciplinare tecnico per la raccolta e l'analisi dei dati di consumo energetico utili alla redazione dei Piano di Tutela Ambientale dei Contratti di Programma coinvolgendo gli altri soggetti pubblici competenti | Bozza documento per la raccolta dati | Necessità di rimodulazione connessa ai tempi di sottoscrizione di apposita convenzione con ENEA |

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 95%.

La media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi è pari al 85%.

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. |
|-----|--|---|--|-------------|
| ABG | P.05.1.ABG Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| ACL | P.03.1.ACL Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| ACM | P.05.1.ACM Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| ADP | P.05.1.ADP Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| AER | P.05.2.AER Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| AER | P.03.1.AER Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| ALA | P.03.1.ALA Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| AMM | P.05.1.AMM Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| ANE | P.03.1.ANE Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| APB | P.03.1.APB Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG. |
|-----|---|--|---|-------------|
| ASC | P.03.1.ASC Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| CAD | P.05.2.CAD Realizzazione servizi aggiuntivi a tutela dei diritti del passeggero consultabili sul sito ENAC | Individuazione criteri utili per l'accreditamento di professionisti specializzati in materia di tutela dei diritti del passeggero | Presentazione dei servizi aggiuntivi a tutela del passeggero | |
| CAD | P.03.1.CAD Approfondimento e perfezionamento modelli applicativi sviluppati per elaborazione programma attività ispettiva security secondo metodologia RBO | Maschere di base riviste e perfezionate riguardo ad articolazione fattori di complessità ed eventualmente performance | Applicativo SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali) security aggiornato | |
| CEI | P.04.1.CEI Fase di avanzamento del Piano Nazionale Aeroporti | Redazione Piano | Piano condiviso | |
| CEI | P.05.2.CEI Digitalizzazione dell'esperienza in aeroporto del passeggero | Stato avanzamento elaborazione Linee guida indirizzate agli operatori aeroportuali per l'individuazione dei servizi digitali e dei criteri per qualificare il livello del servizio offerto | Linee guida approvate | |
| COS | P.10.1.COS Accordo di programma con MITE per implementazione Direttiva ETS e CORSIA - Monitoraggio seconda annualità | Monitoraggio sullo stato dell'arte della implementazione dello attività connesse all'Accordo di Cooperazione sottoscritto col MITA, con riferimento anche alle evoluzioni Corsia e ETS | Rapporto di monitoraggio inviato al Direttore Generale | |
| CRB | P.10.1.CRB Sostituzione veicoli elettrici Direzioni ENAC | Fase di avanzamento progetto sostituzione veicoli elettrici Direzioni ENAC | Definizione progetto sostituzione veicoli elettrici | |
| CRB | C.01.2.CRB 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 (1.Analisi ed implementazione di una WebApp Ispezioni Security 2.Analisi ed Implementazione dell'Accesso Civico integrato nel sistema documentale 3.Analisi ed implementazione di una WebApp per la prenotazione di eventi/esami UAS) | |
| CTE | P.01.1.CTE Seconda fase implementazione modalità di sorveglianza per domini | % attivazione sorveglianza per domini | 100% | |
| CTE | C.02.2.CTE Dare applicazione al contratto di programma ENAC/ENAC servizi (aviazione generale) | N. aeroporti minori gestiti | 5 | |
| EAE | P.04.1.EAE Ricognizione dei costi di gestione e di investimento dei gestori delle infrastrutture di stoccaggio e distribuzione del carburante al fine di verificare efficientamento dei costi sostenuti eventualmente conseguito e conseguibile su un determinato orizzonte temporale | Studio riportante le risultanze della ricognizione effettuata sui costi di gestione e investimento dei depositi | Presentazione al DC delle risultanze dello studio | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG. |
|-----|---|---|--|-------------|
| EAP | P.05.1.EAP Con riferimento alla "Safe & Quality passenger experience", valutazioni dell'impatto delle misure sanitarie di distanziamento sociale sul dimensionamento dei sottosistemi funzionali, in relazione ai LOS IATA, di tre terminal aeroportuali individuati, rispettivamente, in relazione a tre soglie di traffico passeggeri annuo, rappresentative del sistema aeroportuale italiano. | Analisi dell'impatto delle misure di distanziamento sociale sui tre terminal individuati. | Relazione di analisi e comparazione dei risultati presentati al Direttore Centrale | |
| EAP | P.09.2.EAP Digitalizzazione dell'esperienza in aeroporto del passeggero | Stato avanzamento elaborazione Linee guida indirizzate agli operatori aeroportuali per l'individuazione dei servizi digitali e dei criteri per qualificare il livello del servizio offerto | Linee guida presentate al Direttore Centrale | |
| EGA | P.04.1.EGA Predisposizione di una regolamentazione della gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate | Predisposizione schema di regolamento | Regolamento presentato al DC | |
| EPI | P.10.2.EPI Piano della tutela ambientale (PTA) dei contratti di programma ed efficientamento energetico degli aeroporti nazionali | Disciplinare tecnico per la raccolta e l'analisi dei dati di consumo energetico utili alla redazione del Piano di Tutela Ambientale dei Contratti di Programma coinvolgendo gli altri soggetti pubblici competenti | Bozza documento per la raccolta dati | |
| EPI | P.04.1.EPI Fase di avanzamento del Piano Nazionale Aeroporti | Redazione bozza Piano | Bozza Piano presentato al Direttore Centrale | |
| GQC | C.01.1.GQC Verifiche di auditing su processi operativi rientranti nell'area di rischio "B" del PTPCT, secondo il Piano Triennale di Auditing | n. processi auditati | 1 - P.O. 24s - Acquisizione beni e servizi sotto soglia e gestione contratti | |
| GQC | C.01.2.GQC Verifiche di auditing su processi operativi rientranti nell'area di rischio "F" del PTPCT, secondo il Piano Triennale di Auditing | n. processi auditati | 1 - P.O. 329i - Vigilanza sui corrispettivi per infrastrutture centralizzate, beni di uso esclusivo e comune | |
| GRA | P.08.2.GRA Sviluppo operativo del progetto di Advanced Air Mobility in accordo al Piano Strategico Nazionale | Predisposizione delle seguenti Azioni dell' "ondata 1": - Attivazione Governance Piano Strategico Nazionale - Contributo alla stipula Accordi con le regioni interessate nella prima ondata di sperimentazioni - Partecipazione ai lavori della EASA UAM task force - Monitoraggio stato di implementazioni azioni della Road map | Azioni identificate completate | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG. |
|-----|---|---|--|-------------|
| GRA | P.02.1.GRA Definizione di un quadro regolatorio per le operazioni commerciali suborbitali per la parte relativa alle operazioni suborbitali. (ii) Definizione del concetto operativo di Higher Airspace Traffic Management (HATM) per la gestione dei voli suborbitali A-A civili e commerciali, propedeutico alla definizione di uno schema regolamentare HATM, tenendo conto dei risultati del progetto SESAR H2020 | Predisposizione di una proposta di Regolamento SASO nell'ambito del coordinamento inter-direzionale del gruppo GLOAAS istituito dal DG | Proposta di un draft di Regolamento SASO propedeutico all'informativa al CDA | |
| GSS | P.01.1.GSS Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme (SSP) e nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) dell'ENAC, in coerenza con il Piano di Safety di EASA (EPAS). | % azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) ENAC per l'anno di riferimento | 70% | |
| GSS | P.07.2.GSS Coordinamento delle attività di cui al Reg. UE 2019/1583 con l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale in sinergia con l'Organo Centrale di Sicurezza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili | Individuazione dei dati e dei sistemi di tecnologia dell'informazione e della comunicazione fondamentali per l'aviazione civile e loro protezione dalle minacce informatiche | Predisposizione documento riguardante il coordinamento delle attività con l'ACN (Autorità Cybersicurezza Nazionale) condiviso con l'Organo Centrale di Sicurezza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili | |
| OAM | P.10.1.OAM Accordo di programma con MITE per implementazione Direttiva ETS e CORSIA - Monitoraggio seconda annualità | Monitoraggio sullo stato dell'arte della implementazione dello attività connesse all'Accordo di Cooperazione sottoscritto col MITA, con riferimento anche alle evoluzioni Corsia e ETS | Rapporto di monitoraggio inviato al Direttore Generale | |
| OSA | P.08.1.OSA Elaborazione regolamento ENAC integrativo del Reg. 2021/664 (U-Space) contenente le norme nazionali integrative per l'attuazione dello U-Space in Italia (Reg. UTM-IT) | Stato avanzamento elaborazione regolamento | Proposta inviata al Direttore Centrale e alla Direzione Normativa e Regolamentazione | |
| PAG | P.02.1.PAG Operazioni commerciali suborbitali: Studio sulle responsabilità per gli eventuali danni a terzi derivanti dal volo suborbitale | Stato avanzamento relazione sullo studio | Relazione presentata al Direttore Generale | |
| PPC | P.02.1.PPC Progetto Criptaliae Spaceport: supporto giuridico su attività programmatiche e istituzionali per lo spaziorporto di Grottaglie | Individuazione modalità di partecipazione dell'Ente ad un consorzio per la realizzazione dello spaziorporto | Studio di fattibilità giuridica sulla partecipazione ENAC al consorzio | |
| RBC | C.02.1.RBC Gestione contabile e finanziaria delle risorse - comprensive delle somme presenti in bilancio dell'ente anche per investimenti- finalizzate al trasferimento del funzionamento di n. 4 aeroporti alla neo costituita società in house ENAC Servizi S.r.l. da attuarsi sulla base del Contratto di programma ENAC-ENAC Servizi S.r.l. | Definizione del quantum circa le risorse da trasferire e individuazione delle modalità attuative nel rispetto delle disposizioni contenute nel Contratto di programma e relativo monitoraggio | Relazione di sintesi sulla gestione | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG. |
|-----|--|---|---|-------------|
| RIT | C.01.1.RIT 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 (1.App per il censimento e la gestione informatizzata dei processi istituzionali dell'Enac 2.Analisi ed Implementazione dell'Accesso Civico integrato nel sistema documentale 3.Analisi ed implementazione di una WebApp per la prenotazione di eventi/esami UAS) | |
| RRU | C.01.1.RRU Attuazione Piano della formazione 2020-2022 | % corsi erogati su corsi previsti nel Piano della formazione 2020- 2022, Programmazione 2022 | 70% | |
| RSC | C.01.1.RSC Definire attività e relativi ruoli e responsabilità nel processo di gestione degli appalti pubblici | Stato avanzamento elaborazione Procedura organizzativa/Circolare: "Manuale delle procedure negoziali per l'appalto dei lavori, acquisizione di beni e affidamento di servizi" | Procedura organizzativa / circolare: presentata al Direttore Centrale | |
| RSL | P.10.2.RSL Sostituzione veicoli elettrici Direzioni ENAC | N. veicoli elettrici acquistati | 14 | |
| RSL | P.10.1.RSL Realizzazione della "rete Enac" delle colonnine di ricarica | N. colonnine di ricarica acquistate | 47 | |
| TCE | P.01.1.TCE Seconda fase implementazione modalità di sorveglianza per domini | % attivazione sorveglianza per domini | 100% | |
| TGA | C.02.1.TGA Dare applicazione al contratto di programma ENAC/ENAC servizi (aviazione generale) | N. aeroporti minori gestiti | 5 | |
| TNE | P.01.1.TNE Seconda fase implementazione modalità di sorveglianza per domini | % attivazione sorveglianza per domini | 100% | |
| TNO | P.01.1.TNO Seconda fase implementazione modalità di sorveglianza per domini | % attivazione sorveglianza per domini | 100% | |
| TSU | P.01.1.TSU Seconda fase implementazione modalità di sorveglianza per domini | % attivazione sorveglianza per domini | 100% | |
| VDG | P.06.1.VDG Elaborazione nuovo Piano della Ricerca 2023-2025 | Stato avanzamento elaborazione Piano della Ricerca 2023-2025 | Piano elaborato | |
| VDG | C.02.2.VDG Attivare la neo costituita società in house, partecipata al 100% dall'ENAC, denominata ENAC Servizi s.r.l. | Fase di avanzamento attivazione società in house | Fase 1 completata (Contratto di programma ENAC-ENAC Servizi S.r.l. e trasferimento gestione di 5 aeroporti) | |

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 |
|-----|--|--|--|------------|
| ABG | EQ.1.ABG Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Bergamo con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Bergamo | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale | |
| ACL | EQ.1.ACL Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Lamezia Terme e Reggio Calabria con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Lamezia Terme e Reggio Calabria | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale. | |
| ACX | EQ.2.ACX Predisposizione manuale d'istruzione per lo svolgimento delle ispezioni handling e aggiornamento procedura operativa AGA 07 | Assicurare la predisposizione manuale d'istruzione per lo svolgimento delle ispezioni e procedura operativa AGA 07 | Manuale d'istruzione e procedura operativa aga 07 approvata dal Direttore Centrale | |
| ACX | TR.1.ECX Revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 "Attività ispettive delle Direzioni Aeroportuali" | Assicurare la revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 sulle attività ispettive delle D.A. | Procedura Organizzativa Pro 32 approvata dal Direttore Centrale | |
| ADP | EQ.1.ADP Aggiornamento delle check list qualità dei servizi aeroportuali e attività di assistenza ai PRM sulla base delle nuove disposizioni nazionali ed europee | Stato avanzamento Revisione e aggiornamento check-list strumentali allo svolgimento degli audit combinati qualità dei servizi aeroportuali e attività di assistenza ai PRM | Check list presentate al Direttore Centrale | |
| ALA | EQ.1.ALA Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi apt.FCO con incremento del 10% rispetto anno 2021 | Numero ispezioni e monitoraggio apt FCO /incremento 10% | Incremento del 10% rispetto anno 2021 ispezioni e monitoraggi QdS apt.FCO | |
| ALM | EQ.1.ALM Revisione delle Check List di Qualità dei servizi e Check List Monitoraggi per aggiornamento ed adeguamento alla normativa | Stato di avanzamento revisione e aggiornamento delle check list di qualità dei servizi e check list monitoraggi | Presentazione delle check list aggiornate al Direttore Centrale | |
| ALM | EQ.2.ALM Assicurare una ricognizione inventariale del demanio e del patrimonio dell'aeroporto di Milano Bresso, delle concessioni in essere di singoli beni e servizi aeroportuali, in accordo con le procedure prestabilite e avviare le procedure risolutive | Percentuale delle concessioni dei singoli beni e servizi aeroportuali catalogate e procedure avviate | Documento ricognitivo dei beni demaniali e patrimoniali aeroportuali e della banca dati predisposta da condividere con le Direzioni competenti | |
| AMM | EQ.1.AMM Aggiornamento dell'ordinanza 1/2019 di adozione del Regolamento di scalo dell'APT di Malpensa, anche in seguito all'introduzione delle limitazioni nel settore dell'handling. | Verifica in itinere dello stato di avanzamento del Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Malpensa | ordinanza 1/2019 aggiornata | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG |
|-----|--|---|--|------------|
| ANE | EQ.1.ANE Definizione metodologia calcolo concessioni aeroportuali dirette | a. Acquisire dalla struttura competente i dati riguardanti l'accatastamento dei beni aeroportuali b. Accertare se è necessario che per tali beni occorra la conformità urbanistica c. Confronto con Agenzia delle Entrate centrale, anche con il supporto della Direzione Affari Legali, sulla documentazione effettivamente necessaria e reperibile ai fini della determinazione dei valori di canone da parte delle Agenzie territoriali. | Presentazione al Direttore Centrale di una metodologia di calcolo delle concessioni aeroportuali dirette | |
| ANO | EQ.2.ANO Predisposizione manuale d'istruzione per lo svolgimento delle ispezioni handling e aggiornamento procedura operativa AGA 07 | Assicurare la predisposizione manuale d'istruzione per lo svolgimento delle ispezioni e procedura operativa AGA 07 | Manuale d'istruzione e procedura operativa aga 07 approvata dal Direttore Centrale | |
| ANO | TR.1.ANO Revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 "Attività ispettive delle Direzioni Aeroportuali" | Assicurare la revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 sulle attività ispettive delle D.A. | Procedura Organizzativa Pro 32 approvata dal Direttore Centrale | |
| APB | EQ.1.APB Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Bari e Brindisi con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Bari e Brindisi | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale | |
| ASC | EQ.1.ASC Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Palermo e Lampedusa con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Palermo e Lampedusa | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale. | |
| ASN | EQ.2.ASN Definizione metodologia calcolo concessioni aeroportuali dirette | a. Acquisire dalla struttura competente i dati riguardanti l'accatastamento dei beni aeroportuali b. Accertare se è necessario che per tali beni occorra la conformità urbanistica c. Confronto con Agenzia delle Entrate centrale, anche con il supporto della Direzione Affari Legali, sulla documentazione effettivamente necessaria e reperibile ai fini della determinazione dei valori di canone da parte delle Agenzie territoriali. | Presentazione al Direttore Centrale di una metodologia di calcolo delle concessioni aeroportuali dirette | |
| ASN | EQ.1.ASN Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Catania con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Catania | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale | |
| ASR | SA.1.ASR Aggiornamento Piano di Emergenza Aeroportuale Cagliari | Stato avanzamento aggiornamento | PEA aggiornato e adottato con ordinanza | |
| ASR | EQ.2.ASR Attività ispettiva e monitoraggi qualità dei servizi su aeroporto di Cagliari e Olbia con incremento del 10% rispetto a quanto programmato per l'anno 2021 | Aumento del numero delle ispezioni e dei monitoraggi sull'aeroporto di Cagliari e Olbia | Effettuazione delle ispezioni e dei monitoraggi nel rispetto del fattore incrementale. | |
| ATS | TR.1.ATS Revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 "Attività ispettive delle Direzioni Aeroportuali" | Assicurare la revisione della Procedura Organizzativa Pro 32 sulle attività ispettive delle D.A. | Procedura Organizzativa Pro 32 approvata dal Direttore Centrale | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG |
|-----|---|--|--|------------|
| ATS | SA.2.ATS Revisione regolamenti di scalo aeroporti minori di Arezzo, Lucca e Massa Cinquale | Stato avanzamento aggiornamento dei regolamenti di scalo sulla base delle disposizioni vigenti. | Ordinanze di adozione emanate | |
| CGR | GS.2.CGR Valutazione dell'impatto della riorganizzazione sulle attività della Direzione Centrale e delle Direzioni di linea coordinate | Individuazione degli hazard e dei rischi correlati e indicazione delle azioni di mitigazione. Predisposizione di una Scheda da valere per tutte le direzioni dell'Ente per la verifica degli elementi che possono far emergere potenziali rischi | Valutazione effettuata e Scheda predisposta | |
| CGR | TR.1.CGR Revisione della Procedura organizzativa PRO 41 - recante indicazioni di carattere procedurale e operativo sull'attività internazionale | Stato avanzamento revisione procedura | Procedura revisionata presentata al DG | |
| COS | SA.1.COS Revisione dell'elenco dei Public Interest Sites da utilizzare da parte degli operatori di elicotteri autorizzati | Sviluppo di Regolamento sulla revisione periodica dei PIS per cancellare quelli non più necessari , con il coinvolgimento dei principali costruttori, degli operatori HEMS e di altri enti interessati | Predisposizione bozza di Regolamento da presentare alla direzione centrale COS | |
| EAE | EQ.1.EAE Sistema di tariffazione dei droni a seguito dell'entrata in vigore del regolamento ENAC UAS-IT del 4 gennaio 2021 | Elaborazione di un documento metodologico riportante il sistema di tariffazione applicabile ai droni | Presentazione al DC del sistema di tariffazione | |
| EGA | EQ.1.EGA Evasione istanze compensazione danni (ristori) | Completamento istruttorie | Presentazione al DC esiti istruttorie | |
| EII | EQ.1.EII Definizione di tre contratti di programma | N. Contratti di programma sottoscritti | 3 | |
| EII | EQ.2.EII Nuovo contratto di programma tipo per apt con traffico inferiore a 1 milione di pax/anno | Redazione CdP tipo per aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di pax/anno | Schema di CdP approvato dal Direttore Centrale per successiva adozione da parte del CdA | |
| ETA | EQ.2.ETA Risoluzione di criticità nell'applicazione dell'istituto entro i limiti del Regolamento (CE) 1008/2008 | Proposta di policy del wet lease - da condividere con le strutture tecniche | Bozza documento approvata dal Direttore Centrale | |
| ETA | EQ.1.ETA Aggiornamento del Capitolato generale per gli Oneri di Servizio Pubblico | Stato avanzamento Capitolato generale per gli oneri di servizio pubblico | Presentazione al Direttore Centrale del capitolato condiviso con MIMS | |
| GNR | GS.2.GNR Revisione integrale della voce del sito dell'Ente «Normativa Enac» al fine della abrogazione di tutte le disposizioni non più vigenti; FASE 1- anno 2022 | Relazione della ricognizione e analisi articolata per domini dell'intero repository normativo alla voce del sito «Normativa Enac» al fine della abrogazione di tutte le disposizioni non più vigenti; FASE 1- anno 2022 | Presentazione al Direttore Centrale /Direttore Generale del report circa la ricognizione effettuata sul repository normativo | |
| GNR | TR.1.GNR Proposta di revisione della PRO 28 (Criteri e modalità per la predisposizione della normativa tecnica ENAC) alla luce della nuova organizzazione dell'Ente | Elaborazione di una proposta contenente le indicazioni per la revisione della Pro 28 alla luce della nuova organizzazione e delle competenze della Direzione Normativa e Regolamentazione. | Presentazione della proposta al Direttore Centrale /Direttore Generale | |
| OAM | TA.1.OAM Preparazione dossier Ambiente per la 41ma sessione dell'Assemblea Generale ICAO | Elaborazione proposte da condividere con MAECI, MIMS e MITE riguardo gli argomenti ambientali oggetto delle decisioni della Assemblea ICAO 41 | Proposta al Direttore Centrale sugli argomenti ambientali dando la posizione tecnica ENAC | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG |
|-----|---|---|--|------------|
| OCP | SA.1.OCP Supporto all'industria nei processi di certificazione dei prodotti | N. workshop con l'industria organizzati | Almeno un workshop | |
| OCP | SA.2.OCP Procedura di gestione del Partnership Agreement con EASA | elaborazione bozza procedura organizzativa | Invio al Direttore Centrale di una proposta di procedura organizzativa | |
| ONO | SA.1.ONO Approvazione delle Organizzazioni di addestramento per il Trasporto Aereo delle Merci Pericolose, attuando il sistema ICAO di Competency Based Training and Assessment (CBTA) obbligatorio a partire dal 1.1.2023. | Sviluppo di un Regolamento ENAC 2Approvazione delle Organizzazioni di Addestramento per il Trasporto Aereo delle Merci Pericolose2 con il coinvolgimento degli Stakeholder (es. le Organizzazioni di addestramento di settore e IATA), come evoluzione della Circolare MPE-01, per recepire le indicazioni ICAO sul nuovo sistema CBTA. | Bozza del Regolamento presentata a COS | |
| ONO | SA.2.ONO Revisione dell'elenco dei Public Interest Sites da utilizzare da parte degli operatori di elicotteri autorizzati | Sviluppo di Regolamento sulla revisione periodica dei PIS per cancellare quelli non più necessari , con il coinvolgimento dei principali costruttori, degli operatori HEMS e di altri enti interessati | Predisposizione bozza di Regolamento da presentare alla direzione centrale COS | |
| OPE | SA.1.OPE Cancellazione Circolare LIC 09 e contestuale aggiornamento ed emissione di disposizioni per le procedure di svolgimento degli esami teorici riguardanti il conseguimento delle Licenze di volo LAPL, PPL, CPL, ATPL, IR, ALIANTI E PALLONI LIBERI | Elaborazione provvedimenti riguardanti, la cancellazione della Circolare LIC 09 e per il conseguimento delle licenze di volo | invio delle proposte al Direttore Centrale | |
| OPE | SA.2.OPE Elaborazione di una Nota Informativa afferente una procedura armonizzata riguardante le condizioni e le modalità per la trasmissione alle Autorità aeronautiche extra UE dei dati di verifica relativi alla Medical Verification e alle Licenze di volo. | Elaborazione della Nota Informativa | invio della proposte al Direttore Centrale | |
| OSA | SA.1.OSA Definizione dei criteri di gestione dei "data set" AIP (rif. Reg. 2017/373 Parte AIS) | Stato avanzamento elaborazione Documento proposta di gestione | Proposta approvata da Direttore Centrale. | |
| PAG | GS.1.PAG Rendere fruibile ai dipendenti ENAC la giurisprudenza in materia di trasporto aereo | Creazione banca dati contenente sentenze e massime | Banca dati on-line | |
| PPC | GS.1.PPC Supporto per lo sviluppo della convenzione quadro ENAC - Libera Università Internazionale degli Studi Sociali Guido Carli (LUISS) per avvio piano formativo di aggiornamento e riqualificazione professionale e attività di interesse comune | Coordinamento attività di formazione dell'Ente | Relazione sull'attività di coordinamento | |
| PRI | TR.1.PRI Realizzazione campagna di informazione sull'innovazione tecnologica, sulla digitalizzazione e sul passaggio dal trasporto aereo al comparto aerospaziale | Stato avanzamento realizzazione Campagna di informazione "ENAC verso le nuove frontiere" | Campagna di informazione realizzata | |
| PRI | TR.2.PRI Attività di promozione del trasporto aereo | Stato avanzamento organizzazione eventi in ambito internazionale | Un evento organizzato | |

| DIR | DESCRIZIONE | INDICATORE | TARGET | GRADO RAGG |
|-----|---|---|--|------------|
| RBC | GS.1.RBC Predisposizione di apposito documento contenente la procedura organizzativa relativa al processo di fatturazione al fine di regolare il flusso del procedimento e le interazioni tra le diverse Strutture e soggetti, nonché le modalità relative alla corretta gestione delle attività di carattere organizzativo/funzionale coinvolte anche alla luce del nuovo assetto organizzativo. | Redazione della procedura relativa al processo di fatturazione contenente la descrizione dei flussi procedurali e le responsabilità connesse allo stesso. | Bozza della documentazione relativa alla procedura da sottoporre al Direttore Centrale ed alla Funzione Organizzativa Qualità | |
| RIT | GS.1.RIT Piano triennale informatica 2023/2025 | Stato avanzamento redazione piano | Piano presentato al Direttore Generale | |
| RRU | GS.1.RRU Avviamento del nuovo sistema di rilevamento Presenze e Controllo accessi e servizi correlati - definizione delle nuove procedure e valutazioni per accessibilità del personale con disabilità | Fase di avanzamento progetto | Nuovo sistema attivato, gestione a regime delle presenze e Attivazione a regime di tutti i flussi dati per l'elaborazione delle retribuzioni | |
| RSC | GS.1.RSC Individuare le forniture e i servizi caratterizzati da ripetitività e omogeneità delle condizioni contrattuali, la cui gestione può essere standardizzata e centralizzata | Stato avanzamento analisi delle tipologie di acquisto effettuate dalle Direzioni dell'Ente | Analisi presentata la Direttore Centrale | |
| TAE | SA.1.TAE Dare attuazione all'accordo ENAC/VVF sulla sorveglianza aeroporti certificati sul servizio di RFFS (antincendio) erogato dai VVF | Predisposizione allegati tecnici | Allegati tecnici predisposti | |
| TAE | SA.2.TAE Valutazione impatto regolamentazione ICAO sugli ostacoli (art.707 cdn) relativamente approvazione delle mappe di vincolo | Stato avanzamento redazione doc di assessment | Documento presentato al Direttore Centrale | |
| TCE | SA.1.TCE Definizione delle modalità di applicazione del reg. avioeliidrosuperfici | Stato avanzamento definizione linee guida sulle modalità di attuazione del regolamento | Linee guida inviate al DC | |
| TGA | EQ.1.TGA Dare attuazione al Piano Triennale Investimenti | N. Progetti attuati | 2 | |
| TNE | SA.1.TNE Definizione delle modalità di applicazione del reg. avioeliidrosuperfici | Stato avanzamento definizione linee guida sulle modalità di attuazione del regolamento | Linee guida inviate al DC | |
| TNO | SA.1.TNO Definizione delle modalità di applicazione del reg. avioeliidrosuperfici | Stato avanzamento definizione linee guida sulle modalità di attuazione del regolamento | Linee guida inviate al DC | |
| TSU | SA.1.TSU Definizione delle modalità di applicazione del reg. avioeliidrosuperfici | Stato avanzamento definizione linee guida sulle modalità di attuazione del regolamento | Linee guida inviate al DC | |

3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi

Fin 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 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, vengono 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.

Con la recente entrata in vigore del Piano Integrato Attività e Organizzazione – PIAO, come precedentemente illustrato, dal 2022 l'ENAC ha ridefinito la propria programmazione secondo la "logica programmatica d'integrazione funzionale": integrazione verticale (dalla missione, alla strategia, alle azioni annuali) e orizzontale (tra miglioramento performance e gestione rischi).

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.

L'Ente assicura 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).

Per quanto riguarda gli **standard di qualità dei servizi**, l'Ente pone in essere un'attività di monitoraggio continuo per la verifica dei livelli di qualità raggiunti nell'erogazione dei 43 servizi, presenti nella **Carta dei Servizi ENAC**.

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

- 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.

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.

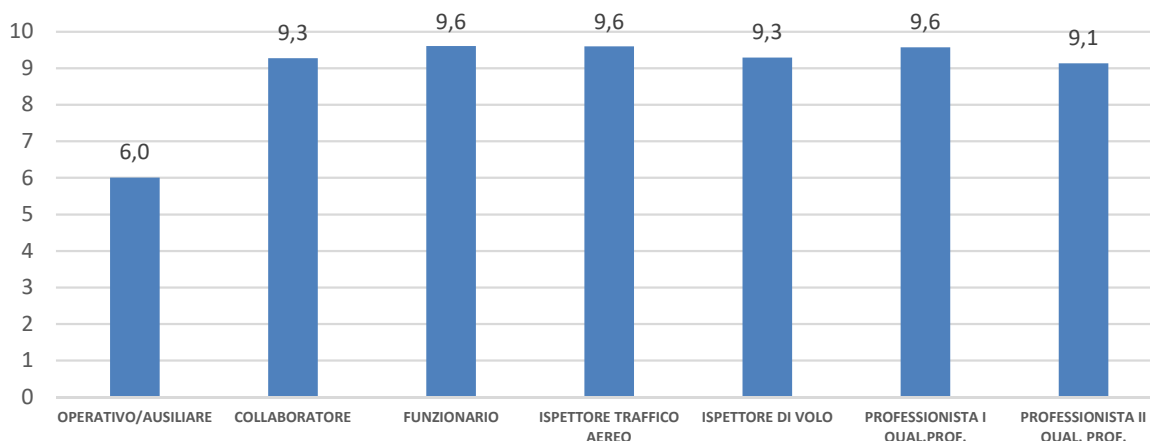
Sono stati gestiti un totale di 660 obiettivi individuali assegnati al personale non dirigente.

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 9,5.

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.

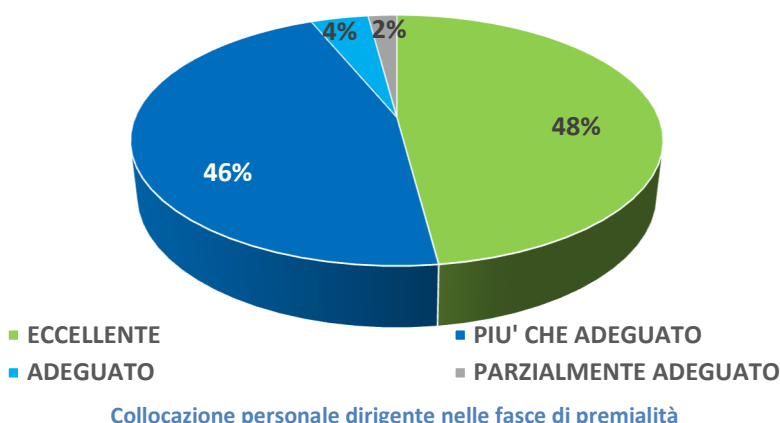
Il **personale dirigenziale** viene collocato in una determinata fascia di riconoscimento economico in funzione degli esiti della valutazione delle performance individuali ed organizzative, prendendo a riferimento le valutazioni relative a obiettivi e competenze di ruolo, trattate con pesi ponderali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



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:

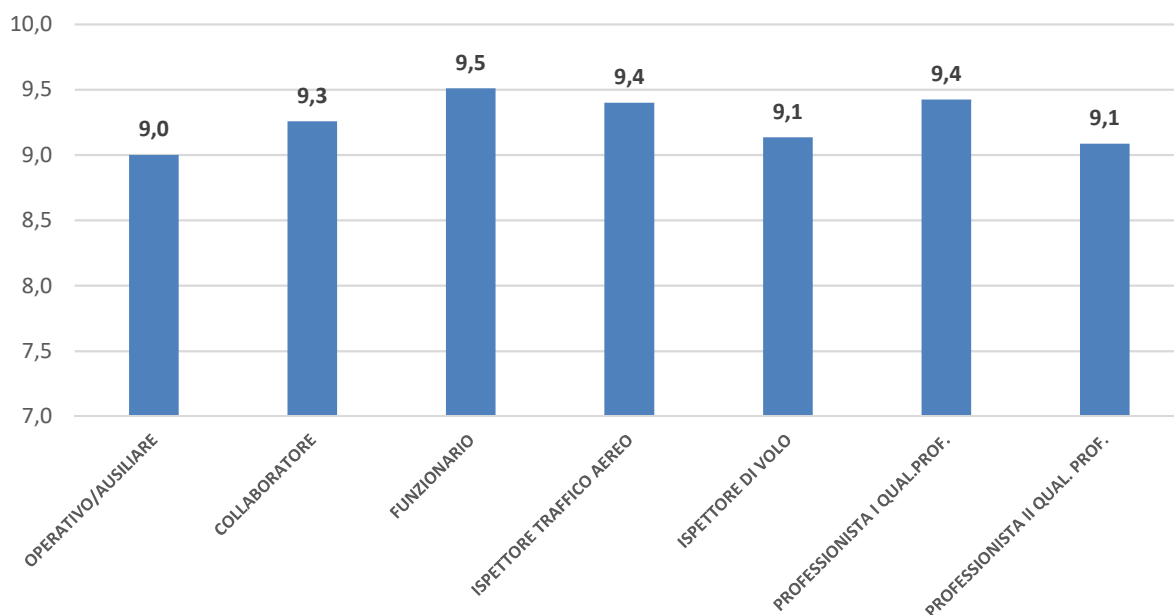
| Fascia premiale | Valore base di riferimento | Premialità in € (importo indicativo medio lordo) |
|------------------|----------------------------|---|
| Adeguato | X | 9.560 |
| Più che adeguato | X + 15% | 10.990 |
| Eccellente | X + 30% | 12.420 |

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

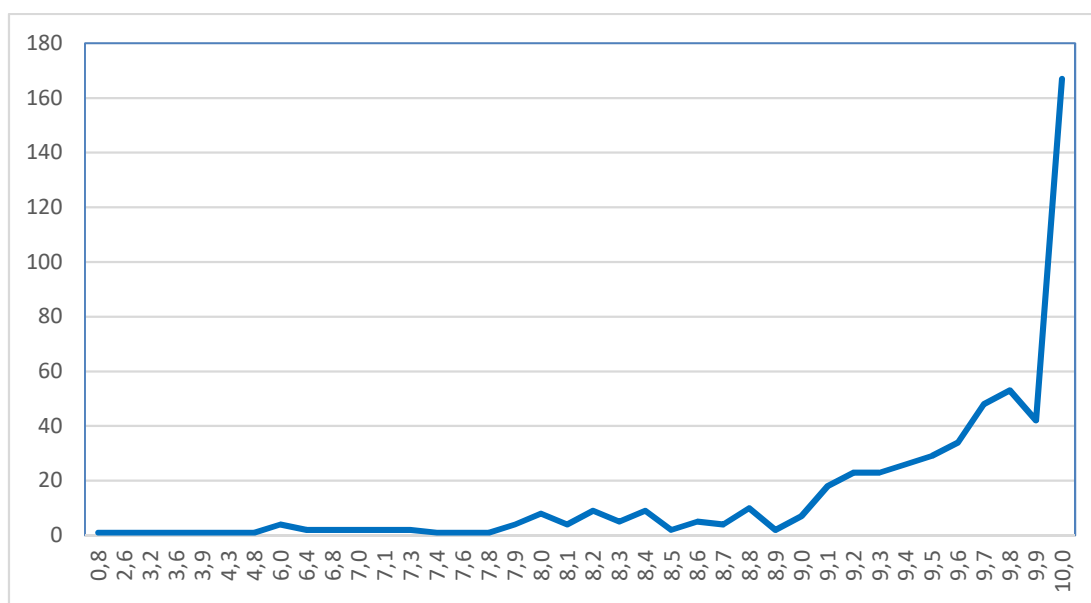
Nella tabella seguente sono riportati i punteggi medi di valutazione individuale

| QUALIFICA | Valutazione |
|--------------------------|-------------|
| OPERATIVO/AUSILIARE | 9 |
| COLLABORATORE | 9,3 |
| FUNZIONARIO | 9,5 |
| ISPETTORE TRAFFICO AEREO | 9,4 |
| ISPETTORE DI VOLO | 9,1 |
| PROF. I QUAL.PROF. | 9,4 |
| PROF. II QUALIFICA PROF. | 9,1 |
| TOTALE | 9,4 |

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



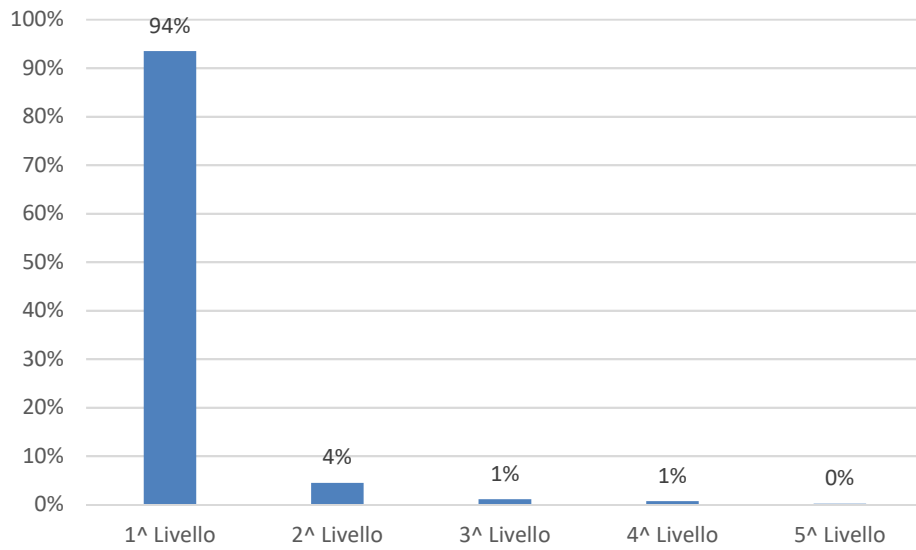
Frequenza valutazione personale non dirigente

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 Integrato Attività e Organizzazione - PIAO, 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 dei dirigenti | 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 Struttura Tecnica Permanente, 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.



www.enac.gov.it