



# RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

2024





## 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 PIAO 2024-2026 e il Sistema di misurazione e valutazione della performance - edizione 8 - anno 2024.*

*Nella presente Relazione sulla performance 2024 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 Obiettivi di Valore Pubblico 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” .....	6
Area strategica “SAFETY” .....	8
Area Strategica “SECURITY” .....	9
Area strategica “EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI” .....	10
Area strategica “TUTELA AMBIENTALE” .....	12
2. Analisi di contesto e delle risorse.....	16
3. Performance organizzativa.....	24
3.1 Obiettivi di valore pubblico.....	24
3.2 Obiettivi specifici 2023-2025.....	31
3.3 Obiettivi organizzativi di struttura .....	35
Obiettivi Organizzativi di Struttura .....	43
3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi.....	58
4. Performance individuale .....	59
4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance.....	59
Obiettivi individuali .....	59
4.2 Valutazione performance individuale e premialità.....	60
5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE .....	63

## 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.

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.

Le nuove sfide portano 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.

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.

### **Dati di traffico 2024**

Il traffico passeggeri dei 45 aeroporti aperti al traffico commerciale si è attestato a 218.716.150 unità nel 2024, evidenziando un significativo aumento rispetto ai 197.128.729 del 2023. Nel complesso risulta un incremento del traffico del +11%, pari a 21,6 mln di passeggeri. Confrontando i dati sopra riportati con l'andamento del mercato del trasporto aereo pre-pandemia – assumendo come benchmark il 2019 – risulta un incremento del traffico del +13%, pari a 26 milioni di passeggeri.

#### PASSEGGERI

Nell'anno 2024 sono stati 218.716.150 i passeggeri che hanno usufruito dei servizi trasporto aereo commerciale transitati negli aeroporti italiani da rotte nazionali e internazionali, segnando un incremento del +11% rispetto al 2023.

L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri con oltre 48,6 milioni e una quota del 22%.

#### TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE PASSEGGERI

Il traffico nazionale, con i suoi 72 milioni di passeggeri (pari al 33% del traffico passeggeri complessivo), ha registrato un incremento del +6% rispetto al 2023. Come primo aeroporto per volumi di traffico si conferma ancora Roma Fiumicino con una quota del 14%, pari a 10 milioni di passeggeri. Il traffico internazionale, con 146,1 milioni di passeggeri (pari al 67% del traffico passeggeri complessivo), è cresciuto del +14% rispetto

all'anno precedente. L'aerea geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l'Unione Europea (43%), mentre il primo paese è la Spagna, con una quota del 14% (pari a 21mln di passeggeri) e Roma Fiumicino – Madrid Barajas quale rotta principale

### VETTORI TRADIZIONALI E LOW COST

La composizione del traffico per tipologia di vettore mostra come i voli low-cost abbiano trasportato il 63% del totale passeggeri (vs 65% del 2023), pari a 137,2 mln (+8% vs 2023). Il traffico su vettori tradizionali si è attestato, invece, al 37% (vs 35% del 2023), con 81,5 mln di passeggeri, (+17% vs 2023).

### CARGO

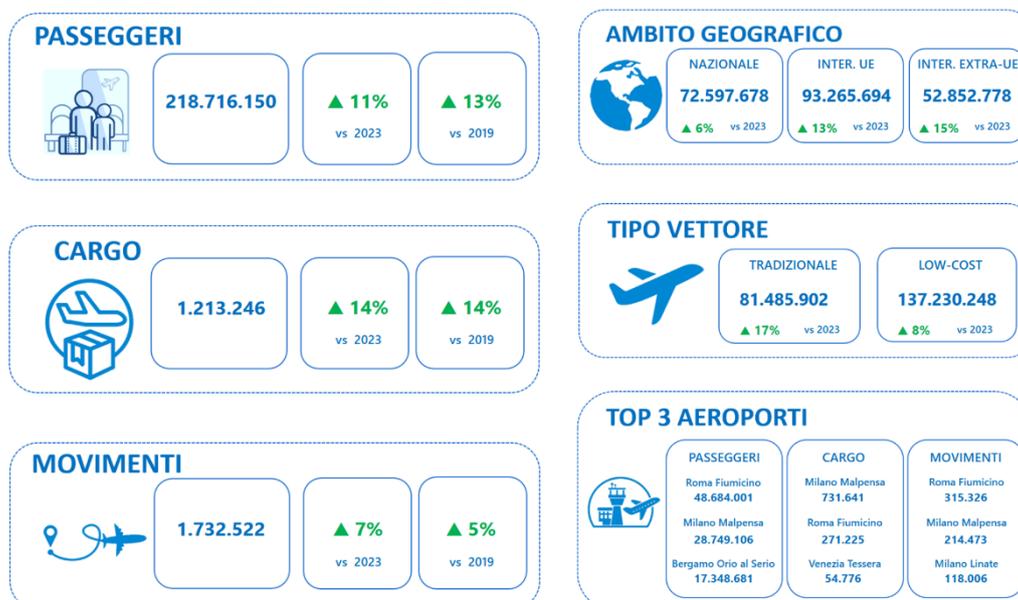
Il settore cargo (merci e posta) nel 2024 ha registrato oltre 1,2 milioni di tonnellate movimentate, con un incremento del traffico del +14% rispetto al 2023, pari a +151mila tonnellate. Confrontando le statistiche con l'andamento del mercato del trasporto aereo pre-pandemia, i volumi di traffico presentano una crescita significativa: +14%, pari a 151mila tonnellate

### TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE CARGO

Il traffico nazionale rappresenta il 7% del totale, con 78.508 tonnellate e una flessione del -11% rispetto al 2023. Si evidenzia una rilevante concentrazione nei primi cinque aeroporti che, insieme, coprono oltre il 74% del traffico nazionale. Principale aeroporto per volumi di traffico si conferma ancora Milano Malpensa con una quota del 29%, pari a circa 23mila tonnellate.

Il traffico cargo internazionale (UE e Extra-UE) rappresenta la prima componente di traffico, con 1,1 milioni di tonnellate (pari al 93% del traffico cargo complessivo) e volumi di traffico in forte aumento rispetto al 2023, con un incremento significativo della componente Extra-UE (+29%)., l'aerea geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l'Extra-UE (66%), mentre il principale paese per volumi è la Germania, con una quota del 14% (pari a 161mila tonnellate) e Milano Malpensa – Leipzig-Halle quale rotta principale.

Nei grafici seguenti (fonte: ENAC – Dati di traffico 2024 – Executive Summary) sono illustrati i dati di traffico 2024 relativi a passeggeri, movimenti e cargo.



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 settore, nella prospettiva della creazione di valore pubblico.

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

### Area strategica “SAFETY”

Obiettivo di valore pubblico SA.VP.1: Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale  
Obiettivo specifico SA.VP.1.P.02: Definizione di un quadro regolatorio e realizzazione infrastrutturale per le operazioni commerciali suborbitali

Obiettivo specifico SA.VP.1.P.08: Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in coerenza al Piano strategico Nazionale AAM

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.

Negli ultimi anni la commercializzazione dello spazio e l'emergere di nuove tecnologie nel contesto della c.d. New Space Economy richiedono l'utilizzo sempre più frequente dello spazio aereo superiore (*Higher Airspace*) ad alta quota, al di sopra dei livelli di volo usualmente utilizzati dall'aviazione tradizionale (FL550), per consentire un accesso flessibile ed equo allo spazio e lo sviluppo di nuove forme di trasporto aerospaziale avanzato come il volo supersonico, ipersonico, suborbitale, i lanci orbitali e i rientri dall'orbita. Inoltre tali operazioni debbono essere accomodate e progressivamente integrate nello spazio aereo tradizionale controllato, per permettere un loro transito sicuro ed efficiente.

Le nuove operazioni ad alta quota (*Higher Airspace Operations - HAO*), il volo suborbitale, i lanci e i rientri orbitali, nel complesso offrono una vasta gamma di servizi commerciali e di trasporto innovativi, anche a carattere duale, in grado di attivare un notevole indotto economico e industriale nel comparto aerospaziale. A seguito della firma del Memorandum of Cooperation (MoC) tra l'ENAC e l'FAA sullo sviluppo sostenibile del settore del trasporto spaziale commerciale il 12 marzo 2014, successivamente rinnovato il 30 giugno 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il proprio Atto di indirizzo n. 354 del 10 luglio 2017 concernente lo sviluppo sostenibile del settore dei voli commerciali suborbitali, ha individuato l'ENAC quale soggetto attuatore per l'elaborazione del quadro regolatorio per le operazioni di trasporto commerciale suborbitale.

In risposta e in accordo a tale indirizzo l'ENAC, in collaborazione con gli stakeholder nazionali, ha sviluppato ed emesso, nel dicembre 2023, in accordo agli indirizzi strategici dell'Ente, la terza edizione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e la prima edizione del Regolamento per le operazioni suborbitali e l'accesso allo spazio (SASO), quest'ultimo limitatamente alla sola parte relativa al volo suborbitale oggetto del mandato del MIT del 2017, allo scopo di consentire l'effettuazione in Italia dei voli commerciali suborbitali a partire dal breve-medio periodo.

Al fine di completare il quadro regolamentare per i voli suborbitali e, al contempo, al fine di definire una gestione unitaria dello spazio aereo anche per le altre tipologie emergenti di operazioni che si svolgono nello spazio aereo ad alta quota o che debbono in ogni caso attraversarlo, è prevista l'emissione di un ulteriore Regolamento. L'esigenza di regolamentare, in particolare, l'integrazione nello spazio aereo del volo suborbitale e delle operazioni spaziali di lancio orbitale e di rientro dall'orbita, ai fini di garantire la sicurezza dell'aviazione civile ed un utilizzo efficiente dello spazio aereo stesso, è stata messa in evidenza, dalla recente Air Navigation Conference dell'ICAO (AN-C/14)3 e, da ultimo, dal gruppo EASPG/6 di ICAO EUR/NAT a dicembre 2024.

In particolare, il gruppo EASPG/6 di ICAO EUR/NAT ha supportato la proposta presentata da ENAC di sviluppare delle linee guida per l'integrazione delle attività spaziali e suborbitali nello spazio aereo ICAO EUR, analogamente a quanto già realizzato dalla regione ICAO NAT con il Doc 013 5.

La **Mobilità Aerea Avanzata (AAM - Advanced Air Mobility)** è un concetto che in Italia ed in Europa ha preso piede fattivamente tanto che, in molti settori industriali e aziendali, i droni (UAS - *Unmanned Aircraft System*) sono comunemente impiegati garantendo un notevole efficientamento in termini di rapporto costi-benefici. Entro i prossimi anni è previsto l'arrivo sul mercato di aeromobili di nuova concezione atti al trasporto commerciale di persone e cose.

L'innovazione tecnologica sta cambiando la mobilità e, nei contesti urbani, al fine di decongestionare il traffico, l'obiettivo è quello di abilitare la terza dimensione, quella aerea, con la quale aumenterà

l'accessibilità complessiva del territorio e, auspicabilmente, migliorerà la qualità della vita. La sfida per l'Autorità di regolamentazione è quella di stare al passo con lo sviluppo tecnologico creando un ambiente sicuro e che promuova nuovi modelli di business.

In Italia, il percorso verso l'AAM è iniziato nel 2019 e nel 2021 abbiamo pubblicato il Piano Strategico, che costituisce la nostra visione per l'AAM quale un trasporto multimodale sicuro, protetto e sostenibile, in cui i principali driver sono la mobilità ecologica e la trasformazione digitale. Grazie a questa strategia, la terza dimensione sarà inclusa in una rete di servizi di trasporto intermodale e innovativa, che consideri la mobilità come un servizio (MaaS - *Mobility as a Service*) a beneficio dei cittadini.

Il nuovo ruolo dell'Autorità, ENAC, è quello di abilitare un ecosistema sostenibile, sicuro e inclusivo, aperto all'integrazione dell'innovazione, che promuova la tecnologia, protegga i diritti, garantisca la sicurezza e comprenda i bisogni delle persone.

La gestione della Mobilità Aerea Avanzata non può realizzarsi senza l'accettazione pubblica e il coinvolgimento dei territori. Di conseguenza, l'ENAC collabora sinergicamente con Regioni, città, gestori aeroportuali e ANSP (fornitori di servizi di navigazione aerea) e, inoltre, ha attivato molti progetti di sperimentazione e ricerca in ambienti dedicati e protetti, le cosiddette "sandbox".

L'Unione Europea ha definito le regole per consentire l'integrazione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto con gli aeromobili con pilota a bordo in specifiche aree dello spazio aereo, denominate "U-Space". Peraltro l'Italia è il teatro del primo U-Space in Europa in concomitanza con il progetto di consegna pacchi di Amazon, nella provincia di Chieti (San Salvo).

La spinta innovativa ha condotto alla definizione degli standard europei di certificazione, operazione, ed integrazione nello spazio aereo convenzionale degli aeromobili VCA (*VTOL Capable Aircraft* ovvero aeromobili prevalentemente elettrici con capacità di decollo-atterraggio in verticale) con equipaggio, la cui principale caratteristica è costituita dalla possibilità di integrarsi nel sistema della mobilità urbana grazie a concetti innovativi quali la capacità di decollo e atterraggio verticale, coadiuvati da propulsione distribuita e utilizzo di fonti alternative di energia con conseguente ridotto impatto ambientale. Stiamo parlando dei taxi del futuro, ma anche di trasporto a corto e medio raggio, collegamenti da e per la città, voli turistici cittadini, voli di emergenza sanitaria, voli antincendio, voli di sorveglianza e pattugliamento urbano.

In questo contesto, l'ENAC svolge un ruolo di prim'ordine:

- Contribuisce attivamente, grazie alla professionalità di cui dispone, allo sviluppo del quadro normativo a livello internazionale ed europeo, partecipando ai principali tavoli ICAO (*Advanced Air Mobility Study Group, Remotely Piloted Aircraft Systems Panel*) e EASA in sinergia con le altre autorità aeronautiche, partner istituzionali e agli stakeholder di settore così da garantire un approccio olistico;
- Ha prodotto nel 2024 regolamenti nazionali a complemento della normativa comunitaria al fine di coprire le aree demandate agli Stati Membri per quanto attiene sia alle operazioni con droni che con air-taxi.

Tale quadro normativo si compone di un Regolamento che contiene i requisiti nazionali per le operazioni con VCA, e di un Regolamento *Sandbox*, utile per lo sviluppo di nuove tecnologie in ambienti di test sicuri avviando un dialogo collaborativo con l'Autorità.

Il Regolamento VCA disciplina:

- la progettazione delle strutture e dei servizi di spazio aereo a supporto delle operazioni dei VCA con pilota a bordo, integrate nello spazio aereo nazionale (cosiddetti Corridoi VCA);
- la navigazione dei VCA all'interno di tali strutture di spazio aereo;
- la costruzione e l'esercizio dei vertiporti dedicati alla AAM.

Grazie a questo regolamento, ENAC si pone tra i primi paesi in Europa e nel mondo che si sono dotati di un set di regole dedicato all'implementazione della AMM nel proprio contesto operativo. Si segnala altresì che la normativa inerente ai vertiporti è la prima ad essere adottata in Europa facendo proprie anche Linee Guida EASA in merito (*Prototype Technical Specification for Vertiports*).

L'ENAC ha anche avviato alcuni progetti pilota, con l'obiettivo di dimostrare i benefici che si possono ottenere dall'implementazione della AAM nel trasporto passeggeri e in altre applicazioni (in particolare nell'assistenza sanitaria e nei servizi di emergenza). I principali sono quelli di Roma, Milano e Regione Veneto.

Le sfide che l'ENAC affronterà nel prossimo futuro sono molte e complesse ma la strategia di alleanza con i territori è la formula che consente di catturare le reali esigenze dei cittadini e delle istituzioni e supportare progetti concreti per realizzare servizi di mobilità aerea: numerose sono le iniziative in particolare in ambito

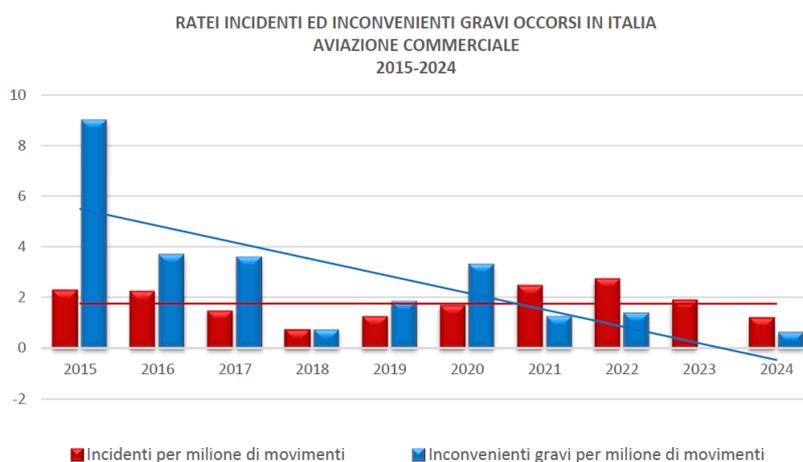
sanitario, nella *delivery* e nel controllo delle emergenze, e non da meno, sono da rimarcare i casi d'uso identificati dai Territori inerenti al trasporto di materiale sanitario, che consentiranno di tessere una vera e propria rete di mobilità aerea intermodale tra poli logistici ospedalieri fornendo un importante valore aggiunto ai servizi alla collettività.

### Area strategica "SAFETY"

Obiettivo di valore pubblico SA.VP.2: Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato

Obiettivo specifico SA.VP.2.P.01: Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nello State Plan for Aviation Safety (SPAS), in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)

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



Fonte "Rapporto informativo ANSV anno 2024"

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.

Lo State Plan for Aviation Safety (SPAS), strumento operativo dello SSP, traduce in azioni concrete, da attuare a livello nazionale e a livello interno all'Ente, gli obiettivi di sicurezza dello European Plan for Aviation Safety (EPAS) e quelli scaturiti dall'analisi condotta a livello nazionale, sulla base dei *safety data* disponibili, dal Safety Board, il comitato dell'ENAC appositamente preposto.

Il piano rappresenta uno strumento fondamentale per la gestione strategica della sicurezza operativa, allineando gli obiettivi nazionali con quelli europei e internazionali.

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.

Sono raggruppati in due macrocategorie:

- SPI-O [SPI operativo – *Outcome-oriented*]: derivante dalla misurazione di eventi che potrebbero essere precursori di "eventi indesiderati" (incidenti o inconvenienti gravi). Normalmente, questi SPI vengono misurati sulla base dei report obbligatori (MOR) ricevuti;
- SPI-S [SPI sistemici – *Process-oriented*]: derivanti dai processi più tipici dell'ENAC. Questi SPI mirano a misurare l'efficacia delle attività messe in atto dall'ENAC per garantire il massimo livello possibile di sicurezza delle operazioni aeronautiche.

Le due tipologie di SPI sono suddivise in due tabelle distinte, in cui per ciascun indicatore viene riportata una breve descrizione, la fonte dei dati per la sua misurazione e (se presente) il collegamento all'azione rilevante nell'ambito dell'SSP – Italia

L'ENAC incoraggia e accoglie sempre con favore la partecipazione attiva di tutti i soggetti coinvolti in qualsiasi aspetto dell'aviazione civile nel segnalare problematiche relative alla sicurezza, in modo tale che si possano

trarre insegnamenti e migliorare continuamente i livelli di sicurezza: non sarebbe possibile sviluppare e condividere le informazioni senza una solida cultura di segnalazione degli eventi di sicurezza.

Ogni anno viene pubblicato il risultato dell'analisi dei dati di safety raccolti, con particolare riguardo all'andamento dei citati SPI.

Dal 2021 il Safety Report dell'ENAC viene reso disponibile on line sotto forma di portale web. Questa scelta permette una più agevole consultazione del documento, che può essere visualizzato anche su device portatili (tablet, cellulari).

Il [Safety Review 2024](#) analizza i dati del periodo 2019-2023. L'analisi si estende oltre i grandi velivoli commerciali e copre tutti i principali aspetti dell'aviazione civile (ala fissa, ala rotante, droni, aeroporti, assistenza a terra, trasporto aereo di merci pericolose e servizi di navigazione aerea) e svolge un ruolo chiave nell'identificazione delle problematiche di sicurezza, che vengono successivamente valutate e classificate in base alle priorità.

Anche nell'edizione 2024, come per l'edizione 2023, oltre all'andamento degli SPIs sono state pubblicate altre analisi di dati inerenti a:

- merci pericolose (*Dangerous Goods*),
- *Unruly Passengers*,
- *Unreliable Airspeed*,
- *Clear Air Turbulence*,

con l'aggiunta, quest'anno, delle analisi dei dati relativi alle interferenze tra aeromobili *manned* e *unmanned* (UAS Airprox).

Nelle singole pagine delle analisi dei safety data - ove disponibili - sono stati altresì inseriti utili collegamenti a materiale di Safety Promotion inerente.

### Area Strategica "SECURITY"

Obiettivo di valore pubblico SE.VP.6: Sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite

Obiettivo specifico SE.VP.6.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 SE.VP.6.P.07: Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo

Con riferimento alla **attività ispettiva di security in ambito aeroportuale**, nel 2024 è stata portata a termine l'implementazione del Sistema SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali), che rappresenta un elemento chiave nella prevenzione degli atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile. La sua funzione è quella di definire e standardizzare, in maniera oggettiva e misurabile, il numero di ispezioni da effettuare in relazione a vari fattori, come la performance del soggetto ispezionato e la complessità del sistema aeroporto. L'attività ispettiva viene programmata secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO).

Il sistema SPIA è un applicativo informatico progettato per elaborare, sulla base dei dati inseriti per ciascun aeroporto, il numero di ispezioni necessarie ad assicurare l'attività di controllo di qualità in ambito di Aviation Security, di competenza delle Direzioni Territoriali. Utilizzando un approccio basato su dati e analisi di rischio, SPIA integra informazioni provenienti da diverse fonti (postazioni di controllo, telecamere di sorveglianza, estensione del sedime aeroportuale, varchi di accesso all'airside, tesserini aeroportuali ecc.) e consente la definizione del programma ispettivo annuale di security coerente con la complessità e le performance dell'aeroporto associato. Il sistema SPIA tiene in considerazione diversi fattori per determinare la frequenza e la modalità delle ispezioni aeroportuali, bilanciando l'efficacia operativa con l'efficienza delle risorse.

In tema di **cybersecurity**, dal 16 ottobre 2024 è in vigore la nuova normativa Network and Information Security (NIS) - direttiva (EU) 2022/2555 (NIS 2) - di derivazione europea.

Il recepimento della direttiva con il decreto legislativo del 4 settembre 2024, n. 138, mira a garantire l'aumento del livello di sicurezza informatica del tessuto produttivo e delle Pubbliche Amministrazioni del Paese, in armonia con gli altri Stati membri dell'Unione Europea.

L'impianto normativo rafforza quanto già previsto dal precedente quadro NIS, ampliandone il campo di applicazione e prevedendo un criterio omogeneo per l'identificazione dei soggetti.

La norma estende gli obblighi in materia di misure di sicurezza e di notifica degli incidenti, rafforza i poteri di supervisione, struttura maggiormente i meccanismi e gli organi preposti alla risposta agli incidenti e alla gestione della crisi. Introduce, infine, nuovi strumenti, come la divulgazione coordinata delle vulnerabilità.

Nella normativa sono contenute novità sulla gestione del rischio da parte degli operatori, che prevedono misure di sicurezza adeguate e un sistema di notifica degli incidenti efficace e reattivo. Inoltre, il decreto NIS favorisce la cooperazione e condivisione delle informazioni, attraverso diverse modalità di scambio, a livello sia nazionale che europeo. Al fine di promuovere l'applicazione concreta ed efficiente di una norma ambiziosa, il decreto NIS pone particolare enfasi sulle attività di supporto e sulla gradualità e proporzionalità degli obblighi normativi.

In tale quadro di riferimento, l'ENAC ha delineato le attività da svolgere al fine della piena implementazione della citata direttiva.

### **Area strategica "EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI"**

*Obiettivo di Valore Pubblico EQ.VP.3: Migliorare la qualità dei servizi aeroportuali e garantire la tutela dei diritti del passeggero*

*Obiettivo specifico EQ.VP.3.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*

*Obiettivo specifico EQ.VP.3.P.05: Rafforzamento delle 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.

### **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 ha coinvolto 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.

Nei primi mesi del 2023, con la piena operatività del nuovo ed attuale Governo, si è reso necessario avviare un ulteriore approfondimento su una selezione di temi oggetto di confronto tra il Ministero MIT e i vertici dell'ENAC.

In particolare, il Ministero ha inteso approfondire le osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica sulla bozza di piano avviata nell'ottobre 2022; inoltre, il MIT ha chiesto di avviare un ciclo di tavoli tecnici con le parti sociali sui contenuti della proposta di Piano.

Su un binario parallelo, l'ENAC ha gestito l'approfondimento delle parti della proposta di Piano oggetto di osservazione degli Stakeholder, provvedendo a revisionare i testi per le parti ove è risultata ammissibile la proposta di modifica.

Nel corso del 2024 sono proseguite le attività di numerosi tavoli tecnici convocati e presieduti dal Vice Ministro *pro tempore* sulle tematiche specifiche dell'intermodalità e del cargo aereo, ai quali anche l'Ente ha assicurato la partecipazione come stakeholder.

A seguito di ogni incontro l'ENAC ha derubricato le osservazioni di tutti i partecipanti al fine di valutare la possibilità di accoglierle nella proposta di Piano, provvedendo a revisionare parallelamente i testi per le parti ove si reputava ammissibile la proposta di modifica.

In data 24/07/2024 il Vice Ministro *pro tempore* ha presentato in audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati i trigger e i principali contenuti del redigendo nuovo PNA.

Nel mese di luglio è circolato informalmente tra i partecipanti ai tavoli tecnici una bozza di Piano sostanzialmente in linea con quanto era stato precedentemente predisposto nel 2022 e 2023.

Nel dicembre 2024 il Vice Ministro in carica ha comunicato che il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti è di prossima emissione

### **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 del 2024 sono stati ottimizzati e rafforzati i controlli sulla qualità dei servizi aeroportuali e sul rispetto dei diritti dei passeggeri.

Inoltre è stata effettuata un'opera di revisione e aggiornamento della normativa ENAC in materia.

Nell'ambito di uno dei gruppi di lavoro tematici del "Tavolo Tecnico ENAC per la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità", costituito dall'Ente nel mese di luglio 2022, è nata l'idea di sviluppare e realizzare nel 2024, in collaborazione con la compagnia aerea ITA Airways, la **Safety Briefing Card**, un libro in *braille* con le informazioni sulle procedure di sicurezza a bordo per i passeggeri ipovedenti e non vedenti, utilizzabile anche dalle persone sorde.

La *Safety Briefing Card* è dunque un libretto completamente accessibile per le persone non vedenti ed ipovedenti, nel quale sono illustrate tutte le procedure che il passeggero deve effettuare per ottemperare ai requisiti di sicurezza sia in fase di decollo/atterraggio sia in fase di crociera, nonché in caso di evacuazione dell'aeromobile per emergenze.

Dopo il progetto "One Click Away" e il "Progetto Autismo: in viaggio verso l'aeroporto e a bordo dell'aereo", prosegue la collaborazione tra l'ENAC e ITA Airways con la realizzazione e la messa a bordo dell'intera flotta della compagnia aerea di questo utilissimo strumento informativo a supporto dei passeggeri con disabilità visiva: la "Safety Briefing Card".

I prototipi e le versioni definitive delle *Safety Briefing Card* sono stati realizzati dalla Federazione Nazionale delle Istituzioni Pro Ciechi, federazione affiliata all'Unione Italiana Ciechi ed Ipovedenti.

La Federazione è una realtà unica con anni di esperienza nella realizzazione di materiale tiflodidattico, con altissima professionalità nel campo dell'accessibilità universale per non vedenti.

La Federazione, oltre alla forte capacità organizzativa e l'elevata esperienza nel campo della produzione di strumenti informativi per persone non vedenti, possiede i macchinari e tutte le strumentazioni necessari per una lavorazione complessa come quella della *Safety Briefing Card*.

Attraverso questo ausilio, che sarà consultabile per l'intera durata del volo, i passeggeri non vedenti e ipovedenti potranno acquisire tutte le informazioni sulla sicurezza ed una maggiore padronanza dello spazio che li circonda all'interno dell'aeromobile.

Queste informazioni, considerate norme di sicurezza che il passeggero è tenuto ad osservare una volta a bordo dell'aeromobile, attualmente non possono essere consultate autonomamente da tutti quei passeggeri con problematiche visive, ai quali viene effettuato, in alternativa, un briefing personalizzato da parte dello staff di cabina.

La *Safety Briefing Card* rappresenta, pertanto, un importante passo avanti nel garantire l'accessibilità delle informazioni di sicurezza a tutti i passeggeri, in particolare a quelli non vedenti.

Grazie all'innovativa combinazione di grafica tridimensionale, stampa UV e Braille, questo libretto offre un'esperienza informativa inclusiva e di alta qualità. In sintesi, la *Safety Briefing Card* non solo risponde a esigenze pratiche di sicurezza, ma rappresenta anche un esempio di come la tecnologia e il design possano collaborare per creare soluzioni inclusive e rispettose dell'ambiente.

La *Safety Briefing Card* è stata presentata ufficialmente il 12 novembre 2024 in occasione del Workshop annuale che l'ENAC organizza per presentare i risultati ottenuti dai gruppi di lavoro tematici del Tavolo Tecnico ENAC per la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità, alla presenza del Ministro per le Disabilità che ha fornito il patrocinio all'iniziativa.

La *Safety Briefing Card* è stata inoltre presentata il 3 dicembre 2024 – giornata internazionale sui Diritti delle persone con disabilità dall'ENAC in occasione del primo Simposio sull'accessibilità tenutosi a Montreal e organizzata dall'ICAO e, in data 16 aprile 2025, all'ICAO *Facilitation Panel* (FALC 2025) a Doha in Qatar.

## Area strategica “TUTELA AMBIENTALE”

Obiettivo di Valore Pubblico TA.VP.4: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo

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.

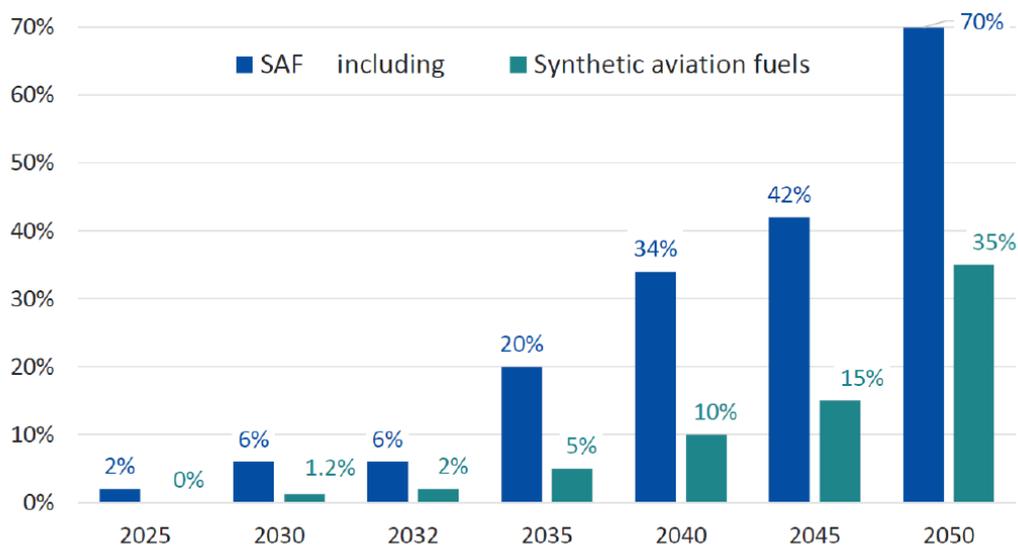
## Sustainable Aviation Fuels e ruolo dell'ENAC

Il report dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) sulla possibilità di raggiungere *un Long-Term global Aspirational Goal* (LTAG) per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, disegna scenari futuri in cui, pur considerando una continua crescita del traffico aereo, le emissioni possono essere ridotte attraverso l'integrazione di vari fattori quali l'aumento dell'efficienza dei velivoli attraverso miglioramenti tecnologici, l'adozione di procedure di volo più efficienti e, in modo preponderante rispetto ai precedenti elementi, l'introduzione dei *Sustainable Aviation Fuels* (SAF).

Ad oggi la disponibilità a livello mondiale di SAF è inferiore allo 0.2% del fabbisogno, condizione che determina un costo particolarmente elevato di tali carburanti rispetto a quelli tradizionali. Per superare la situazione di stallo determinata da tale condizione, già da alcuni anni diversi Stati del mondo hanno introdotto policy per favorire la produzione e la diffusione di questi carburanti. Queste comprendono sia incentivi economici, destinati ai produttori di SAF così come agli utilizzatori, sia i cosiddetti *blending mandates*, ossia norme che impongono una quota minima di fornitura e consumo di carburanti sostenibili.

A partire dal 2020, Paesi come Norvegia, Francia o Svezia hanno costruito policy basate su obblighi di questo tipo, ritendendole utili ad assicurare una minima domanda di mercato, certa nel tempo e tale quindi da favorire gli investimenti. Tuttavia, allo scopo di uniformare le condizioni di mercato nell'area economica europea, nel 2023 la Commissione Europea ha introdotto il Regolamento (EU) 2023/2405 “del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo

sostenibile”, detto in breve *RefuelEU Aviation*, che definisce le quote minime di SAF che nel periodo 2025-2050 i fornitori di carburanti dovranno rendere disponibili presso i principali aeroporti dell’UE. Tali quote sono crescenti nel tempo, a partire dal 2% del 2025 fino al 70% del 2050, e prevedono sotto-quote per i SAF di origine non-biologica, detti Synthetic Aviation Fuels.

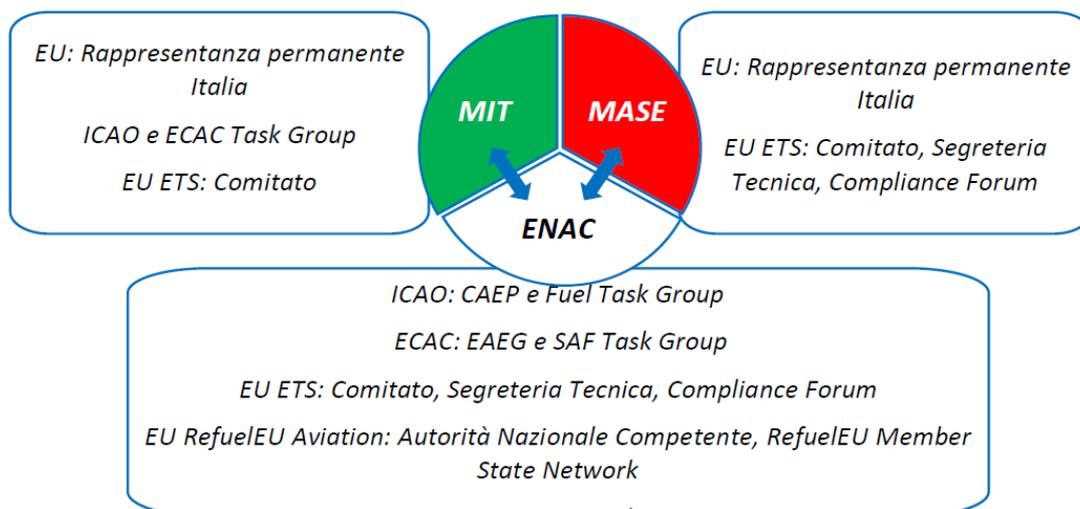


Sebbene l’obbligo si applichi ai fornitori di carburanti, il Regolamento *RefuelEU Aviation* fa sì che in modo indiretto anche gli operatori aerei siano portati ad usare i SAF disponibili presso gli aeroporti. Tale meccanismo è assicurato da un’ulteriore misura contenuta nel Regolamento, detta di *anti-tankering*, che prevede l’obbligo per qualsiasi operatore aereo – europeo e non – di rifornirsi presso un dato aeroporto dell’Unione da cui opera, coprendo almeno il 90% del fabbisogno annuale di carburante legato alle tratte che originano da quell’aeroporto. Questa misura, oltre a contrastare la pratica di imbarcare più carburante del necessario in quegli aeroporti dove questo costa meno, porta a ridurre consumi ed emissioni e allo stesso tempo fa sì che la quota di SAF disponibile presso gli aeroporti venga imbarcata a bordo dei velivoli.

In Italia, le istituzioni prevalentemente coinvolte nell’ambito della sostenibilità del trasporto aereo sono il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e l’ENAC, che dialoga con entrambi i Ministeri per fornire supporto sia sul piano tecnico che su quello regolatorio, anche grazie alla sua presenza all’interno delle organizzazioni internazionali come l’ICAO o l’European Civil Aviation Conference (ECAC).

La collaborazione tra le suddette istituzioni sui temi della sostenibilità ambientale del trasporto aereo vede nell’implementazione dell’*Emission Trading Scheme (ETS)* europeo un esempio recente e particolarmente concreto. L’autorità competente in Italia per l’ETS è attualmente identificata in un comitato interministeriale, chiamato “Comitato ETS” e partecipato dall’ENAC, che ha competenza sia per l’aviazione che per gli impianti stazionari.

Con la Direttiva emendata 2023/958 del maggio 2023, nell’ETS è stata introdotta una premialità per gli operatori aerei che utilizzano SAF. Attraverso questa misura, infatti, 20 milioni di quote di emissioni sono riservate a tali operatori al fine di coprire parte del differenziale di costo tra SAF e jet-fuel tradizionale, con un criterio di proporzionalità rispetto alla sostenibilità dei carburanti impiegati.



In ambito *RefueEU Aviation*, l'ENAC è designata come Autorità competente per l'implementazione del Regolamento in Italia, ruolo che attribuisce all'ente funzioni sia di supporto che di controllo. Le prime riguardano principalmente la verifica dei report su quantitativi e tipologie di carburante che gli operatori aerei devono inviare annualmente all'EASA, le seconde invece mirano al rispetto delle norme introdotte dal Regolamento attraverso l'istituzione di un opportuno sistema sanzionatorio.

Inoltre, gli esperti dell'ENAC partecipano alla *RefueEU Member State Network* e al *Sustainable Aviation Expert Group* creati dal Dipartimento per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea (DG-MOVE) in collaborazione con EASA allo scopo di facilitare l'implementazione del Regolamento *RefueEU Aviation*.

In aggiunta ai suddetti compiti, sin dall'emanazione della prima bozza del Regolamento *RefueEU Aviation* nel 2021, l'ENAC si è posta l'obiettivo di definire, in sinergia con i predetti Ministeri, una roadmap per i SAF in Italia, focalizzando l'attenzione sullo studio di possibili policy incentivanti la produzione e l'uso dei SAF, con un approccio coerente rispetto al contesto definito dalle normative europee.

Il documento "[Una roadmap per i Sustainable Aviation Fuels in Italia](#)", pubblicato nel 2024, è il risultato del lavoro svolto durante il 2023 in collaborazione con gli stakeholders del trasporto aereo e della filiera dei carburanti in Italia.

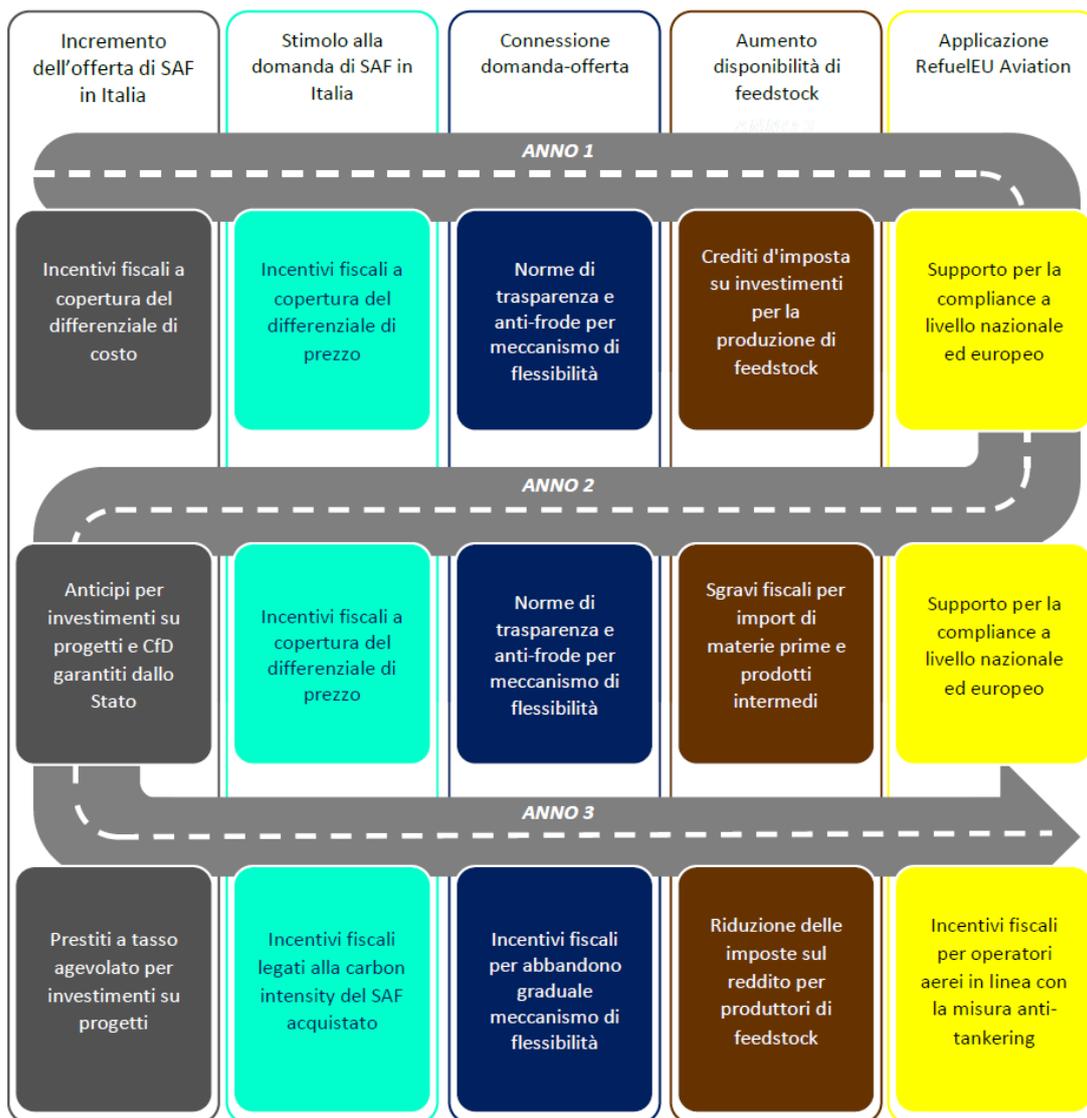
Il documento descrive il percorso intrapreso dall'ENAC per la definizione di una roadmap nazionale per i *Sustainable Aviation Fuels* (SAF) e si basa su un'indagine che ha posto al centro il confronto aperto e costante con gli stakeholders, con i quali l'ENAC ha avviato, sin dal 2019, un dialogo nell'ambito dell'Osservatorio Nazionale sui SAF.

L'indagine, svolta tramite questionari inerenti alle possibili policy atte a facilitare lo sviluppo dei SAF in Italia, ha visto la partecipazione di stakeholders appartenenti a categorie quali operatori aerei, gestori aeroportuali, produttori, distributori e handlers di carburanti, costruttori di velivoli e sottosistemi, università e enti di ricerca.

Il metodo di indagine è stato concepito a partire dal documento *Guidance on Sustainable Aviation Fuels, sviluppata dal Sustainable Aviation Fuels Task Group* (SAF-TG) dell'ECAC, adattando le soluzioni proposte al contesto italiano e fissando un obiettivo generale coerente con i feedback degli Stakeholder, quello cioè di definire un quadro bilanciato e stabile nel tempo per lo sviluppo del mercato dei SAF in Italia.

Grazie ad un'ampia adesione da parte dei soggetti coinvolti, è stato possibile determinare le linee d'azione principali volte a incrementare l'offerta e la domanda di SAF, le connessioni tra domanda e offerta, la disponibilità di materie prime, nonché a garantire l'applicazione del Regolamento *RefueEU Aviation*.

A tali linee d'azione sono state quindi associate misure implementative che, seguendo l'ordine di priorità indicato dagli stakeholders, hanno permesso di determinare una roadmap, ossia un piano di implementazione strutturato su un arco temporale opportunamente definito di durata triennale.



Nel documento, la descrizione di tale percorso è accompagnata da un quadro circa l'attuale contesto nazionale e internazionale in merito ai SAF e dalle prospettive future per una strategia di sviluppo coerente rispetto agli interessi del Paese e dei rapporti con le istituzioni sovranazionali in materia di ambiente e trasporto aereo.

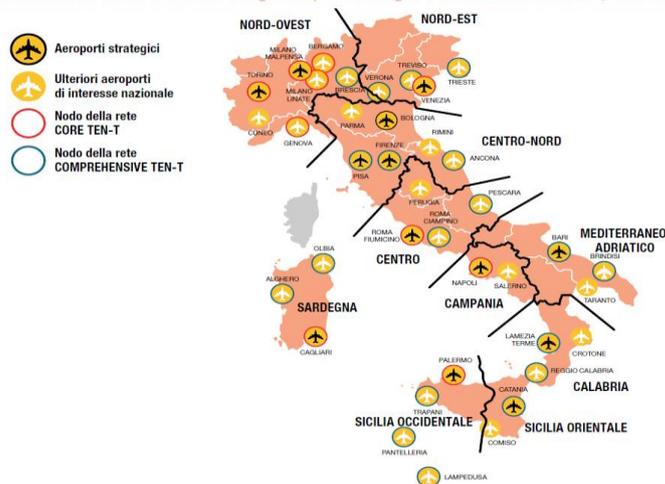
Dal dialogo con gli Stakeholder emerge quanto sia urgente e necessario affrontare tali ostacoli attraverso un approccio olistico, che non ponga sproporzionate limitazioni alle possibili materie prime e ai processi di trasformazione. Più nello specifico, si evidenzia che una strategia atta a colmare il gap produttivo di SAF nel breve periodo debba focalizzarsi su soluzioni tecnologicamente e commercialmente mature quali i biocarburanti, ottenuti tanto da sostanze di scarto o residui, quanto da biomasse prodotte attraverso colture dedicate nel rispetto dei criteri di sostenibilità individuati dal quadro regolatorio.

Questa strategia consentirebbe di creare vantaggi per il settore in termini di disponibilità di carburanti sostenibili e al contempo attiverebbe filiere internazionali in cui Paesi in via di sviluppo possano avere un ruolo essenziale nella catena produttiva, beneficiando così del valore generato dalla partecipazione diretta al processo di transizione verso la *net-zero emissions aviation*.

## 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](http://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 la società, partecipata al 100% da ENAC, avente il compito di provvedere 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 Copenhagen 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.

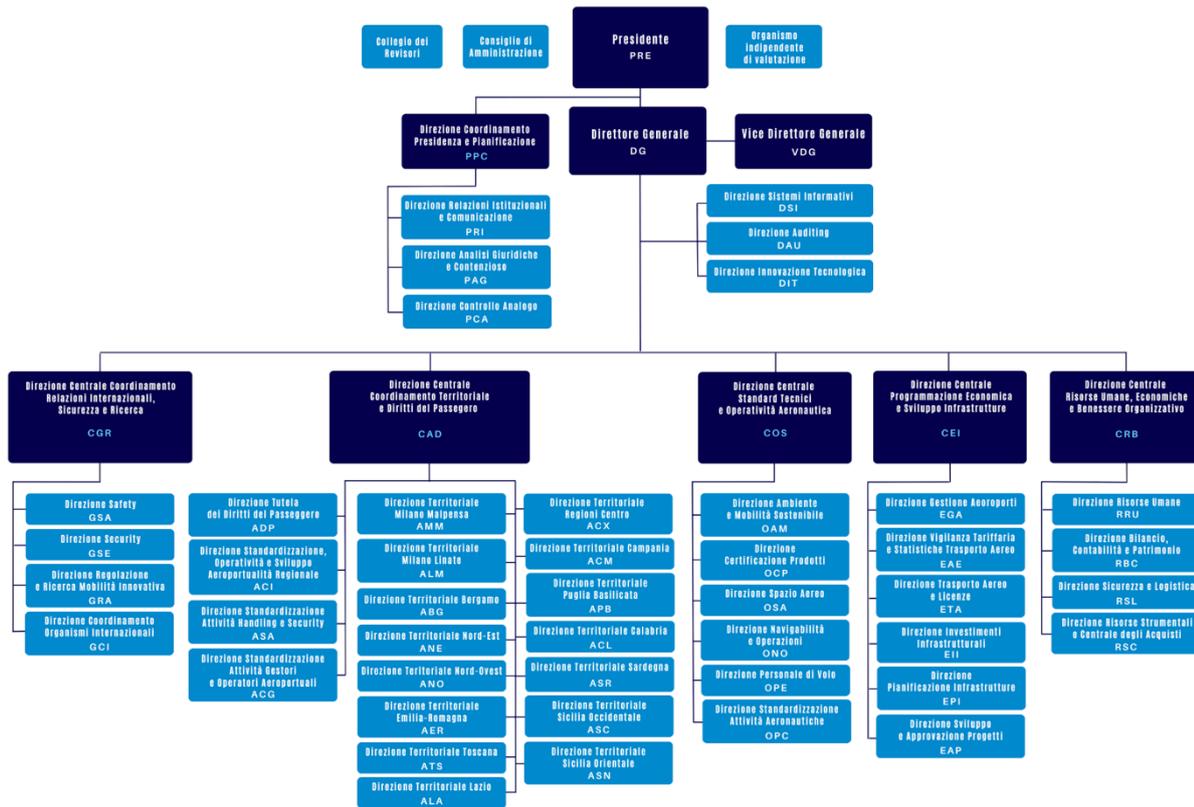
### **Struttura organizzativa e Risorse umane**

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha adottato in data 17 ottobre 2023, con delibera del Consiglio di Amministrazione, le *"Linee Guida per il nuovo Modello organizzativo dell'ENAC"*, elaborate nell'ambito di un disegno riorganizzativo mirato a rafforzare il ruolo dell'Ente sul territorio e ad accrescerne la visibilità e la "prossimità" rispetto agli Stakeholder di settore dispiegati sull'intero territorio nazionale.

Il Modello organizzativo che è stato declinato nel nuovo Regolamento di Organizzazione del Personale (ROP) riflette l'unione delle vecchie Direzioni Operazioni con le Direzioni di Aeroporto, con un conseguente riassetto in termini di funzioni, compiti e responsabilità, sia tecniche che amministrative, che faranno capo alle nuove Direzioni Territoriali.

Queste ultime, in attuazione dei principi di decentramento e di sussidiarietà e in un'ottica di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi istituzionali resi all'utenza di settore che è dispiegata sull'intero territorio nazionale, rappresenteranno dei centri nevralgici per l'espletamento delle prestazioni strumentali al trasporto aereo.

## ORGANIGRAMMA ENAC



L'organizzazione dell'ENAC, alla data del 31 dicembre 2024, risulta costituita da 51 Direzioni, la cui consistenza media è pari a circa 16 unità di personale.

Si rappresenta di seguito la situazione del personale in servizio al 31 dicembre 2024 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 è stata avviata nel corso dell'ultimo quadrimestre del 2024 e si è conclusa con la sottoscrizione di ipotesi ancora non definitiva da parte dell'ARAN e delle OOSS.

Personale in servizio al 31/12/2024					
Dirigenti	Professionisti Laureati	Professionisti Diplomati	Amministrativi e operativi	Ispettori di volo e traffico aereo	Totale
42*	230	9	506	41	828

\* di cui 4 a tempo determinato

### Suddivisione per genere %

Donne	320	38,6
Uomini	508	61,4
Totale	828	

Fasce di Età	anni	Donne	%	Uomini	%	Totale	%
	< 30	10	3,1	14	2,8	24	2,9
	31-40	79	24,7	103	20,3	182	22,0
	41-50	93	29,1	102	20,1	195	23,6
	51-60	88	27,5	174	34,3	262	31,6
	>60	50	15,6	115	22,6	165	19,9
		320		508		828	

Età media per genere

48

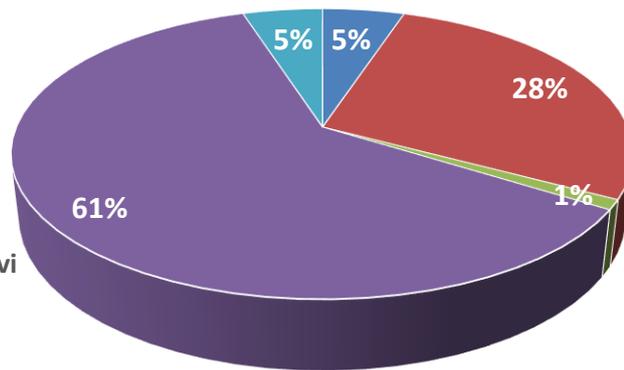
51

Età media personale ENAC

49,1

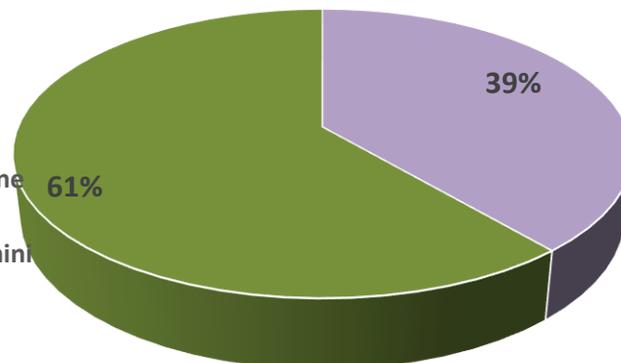
### Distribuzione per tipologia di personale

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

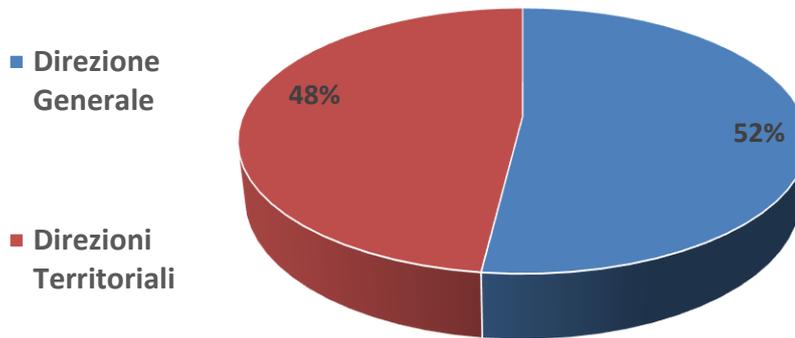


### Distribuzione per genere

- Donne
- Uomini



## Distribuzione territoriale



## Risorse finanziarie

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

Dati economico-finanziari		2024	2023
Entrate	Correnti	€ 222.740.294,28	€ 213.514.907,33
	In Conto Capitale	€ 13.054.898,80	€ 1.146.685,03
	Partite di giro	€ 75.552.099,24	€ 68.227.156,81
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 311.347.292,32</b>	<b>€ 282.888.749,17</b>
	Avanzo di Amministrazione	€ 493.100.064,63	€ 416.434.668,92
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 804.447.356,95</b>	<b>€ 699.323.418,09</b>
Uscite	Correnti	€ 140.614.676,57	€ 111.154.239,11
	In Conto Capitale	€ 46.677.739,26	€ 39.175.636,34
	Partite di Giro	€ 75.552.099,24	€ 68.227.156,81
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 262.844.515,07</b>	<b>€ 218.557.032,26</b>
	Avanzo di Amministrazione	€ 541.602.841,88	€ 480.766.385,83
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 804.447.356,95</b>	<b>€ 699.323.418,09</b>

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.

Di seguito si riportano i dati relativi a tali entrate per gli anni 2023 e 2024.

FATTURAZIONE	2024	2023
Diritti sulla sorveglianza delle Costruzioni Aeronautiche	€ 4.547.105,22	€ 5.060.775,31
Diritti per prestazioni effettuata per conto EASA	€ 2.099.842,98	€ 895.697,52
Diritti sulla sorveglianza di costruzione ed esercizio degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali	€ 5.894.718,82	€ 5.636.088,72
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	€ 5.932.060,87	€ 6.583.369,58
Diritti per le Licenze e la Certificazione delle Imprese e del Personale	€ 3.522.118,74	€ 4.034.127,62

FATTURAZIONE	2024	2023
Diritti sulle importazioni	€ 2.555.716,55	€ 1.940.068,61
Diritti Accessori (comprende le quote di iscrizione all'Albo della Gente dell'Aria e gli arrotondamenti attivi e passivi su fatture) *	€ 1.608.024,12	€ 1.457.809,85
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	€ 380.310,00	€ 367.477,50
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	€ 1.006.601,00	€ 923.275,20
Diritti sulle attività relative allo spazio aereo	€ 38.789,00	€ 67.830,00
Diritti inerenti alle attività di medicina aeronautica	€ 18.000,00	€ 16.380,00
Diarie e spese di accesso del personale incaricato	€ 382.539,23	€ 127.084,38
2% dei diritti di fatturazione ove previsto	€ 388.850,88	€ 431.802,47
Diritti per recupero spese per bolli e concessioni governative	€ 553.979,00	€ 579.061,00
<b>Totale complessivo</b>	<b>28.928.656,41 €</b>	<b>28.120.847,76 €</b>

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2024).

FINANZIAMENTI PUBBLICI 2024	VALORE €	ENTRATE ENAC		VALORE €
Nazionali per il progetto "Digital Twin for Innovative Air Service, Cross Tech HUB", fondi PAC e Sviluppo e Coesione	5.402.015,18 €	TRASFERIMENTI DELLO STATO	Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali	8.187.856,00 €
		ENTRATE PROPRIE	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche)	164.560.595,71 €
Tariffe per prestazione di servizi	28.128.716,69 €			
Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	799.939,72 €			
Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti	262.891,91 €			
Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L. 265/2004	4.831.736,20 €			
Altri proventi	246.542,25 €			
Regionali per Oneri di Servizio Pubblico	11.196.494,00 €			
<b>TOTALE</b>	<b>16.598.509,18 €</b>	<b>TOTALE</b>	<b>TOTALE</b>	<b>207.018.278,48 €</b>

Le spese sostenute dall'Ente per l'espletamento delle attività istituzionali, circa 140,9 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 20,4 milioni di euro 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.

### 3. Performance organizzativa

#### 3.1 Obiettivi di valore pubblico

In ossequio all'articolo 6 del dl n. 80/2021, che ha disposto l'adozione del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), dal 2022 l'ENAC definisce 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.

<b><u>AREA STRATEGICA</u></b>	
<b><u>VALORE PUBBLICO</u></b> <b>(ovvero l'ORIZZONTE dell'Ente)</b>	
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)	
<b><u>PERFORMANCE</u></b> <b>(ovvero le LEVE e le AZIONI per CREARE Valore Pubblico)</b> Obiettivi Specifici (triennali) e Obiettivi Organizzativi di Struttura (annuali)	<b><u>RISCHI CORRUTTIVI E TRASPARENZA</u></b> <b>(ovvero LEVE per PROTEGGERE il Valore Pubblico)</b> Misure generali e specifiche di gestione dei rischi corruttivi e di promozione della trasparenza
<b><u>SALUTE ORGANIZZATIVA E PROFESSIONALE</u></b> <b>(Propedeutica al raggiungimento delle performance e al contenimento dei rischi)</b> Azioni organizzative utili al conseguimento degli obiettivi e delle strategie dell'amministrazione e quindi, alla creazione e protezione del VP	
<b><u>STRUTTURA ORGANIZZATIVA</u></b> <b>(Contenuti generali dell'organizzazione)</b> Organigramma, Livelli organizzativi, Ampiezza organizzativa, Digitalizzazione	<b><u>LAVORO AGILE</u></b> <b>(Contenuti generali del POLA)</b> Livello di attuazione e sviluppo del LA, Modalità attuative del LA, Soggetti, processi e strumenti del LA
<b><u>PIANO TRIENNALE DEI FABBISOGNI DI PERSONALE</u></b> <b>(Azioni di reclutamento)</b>	<b><u>FORMAZIONE DEL PERSONALE</u></b> <b>(Azioni di formazione)</b>

Gli obiettivi di valore pubblico presenti nel PIAO 2024-2026 sono i seguenti:

- Obiettivo di valore pubblico SA.VP.1: Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale
- Obiettivo di valore pubblico SA.VP.2: Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato
- Obiettivo di Valore Pubblico EQ.VP.3: Migliorare la qualità dei servizi aeroportuali e garantire la tutela dei diritti del passeggero
- Obiettivo di Valore Pubblico TA.VP.4: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo
- Obiettivo di Valore Pubblico GS.VP.5: Rafforzamento della capacità amministrativa

Nelle tabelle seguenti sono specificati i relativi indicatori, baseline e target.

**Trattandosi di obiettivi ai quali sono associati indicatori di impatto con orizzonte mediamente quinquennale, la loro misurazione sarà effettuata al termine del periodo di riferimento.**

**Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA SAFETY**

**Analisi di contesto**

Congestione del traffico stradale urbano; eccessivo utilizzo trasporto merci su gomma; necessità di sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili per traghettare le nuove generazioni dell'Unione Europea verso la terza dimensione della mobilità (Mobilità Aerea Avanzata - AAM), l'aerospazio e la New Space Economy implementando nuovi modelli integrati e intermodali di mobilità intelligente; mettere al centro della crescita del settore l'ecologizzazione della mobilità aerea, la sua digitalizzazione per la modernizzazione dell'intero sistema

**VALORE PUBBLICO atteso**

+trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi); + trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical & goods delivery); + ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping); + supporto all'agricoltura (agricultural support) + sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale

Valore Pubblico di partenza  
**0%**

Valore Pubblico atteso  
**43%**

**STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico**

Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Miglior		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+5	0-100%	
SA.VP.1	Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale	Regioni ed Enti locali; Operatori di droni; Operatori voli suborbitali; Cittadini; Fornitori di servizi di navigazione aerea	2022-2026	Differenziale di occupati nel settore	Δ Occupati nel settore	pos	-	50.000	50%	-	0%	25.000	50%	<a href="#">Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia</a>
				Differenziale indotto economico diretto e indiretto	Δ Mld € indotto economico diretto e indiretto	pos	-	2,8	25%	-	0%	1,8	64%	<a href="#">Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia</a>
				Livello di emissioni gas serra	Emissioni CO2 in Mt CO2 eq	neg	128	-	25%	128	0%	117	9%	<a href="#">Dati ISPRA - Emissioni di gas serra (CO2, CH4, N2O, HFCS, PFCS, SF6): trend e proiezioni</a>

**Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA SAFETY**

**Analisi di contesto**

Necessità di assicurare che le organizzazioni - oltre a garantire la mera rispondenza alle normative - abbiano la capacità di identificare i rischi che essi generano sulla sicurezza del volo e di mitigare tali rischi; necessità di mantenere le competenze del personale operante nel settore aereo e di condividere le informazioni attinenti la safety; necessità di monitorare la rispondenza ai requisiti regolamentari

**VALORE PUBBLICO atteso**

+sicurezza + standardizzazione +rispondenza a standard internazionali - rischi

Valore Pubblico  
di partenza  
**67%**

Valore Pubblico  
atteso  
**71%**

**STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico**

Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+3	0-100%	
SA.VP.2	Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato	Passeggeri; Imprese aeronautiche; Handlers; lavoratori di imprese aeronautiche, compagnie aeree, aeroporti; EASA	2023-2025	Punteggio Ranking EASA	Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA)	pos	-	100	70%	95	95%	96	96%	Database EASA
				Indice incidenti aviazione commerciale	Numero di incidenti di aviazione commerciale per milione di movimenti (decolli e partenze)	neg	2,30	-	30%	2,30	0%	2	13%	Dati ANSV

**Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA SECURITY**

<b>Analisi di contesto</b>		Necessità di assicurare la prevenzione di atti illeciti in volo e nelle infrastrutture aeroportuali; necessità di mantenere le competenze del personale operante nel settore aereo e di condividere le informazioni attinenti la security; necessità di monitorare la rispondenza ai requisiti regolamentari												
<b>VALORE PUBBLICO atteso</b>														
+sicurezza + standardizzazione +rispondenza a standard internazionali - rischi										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										-		-		
<b>STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico</b>														
<b>Strategia</b>				<b>Indicatori di impatto</b>										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Dimensione	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala 0-100%	Target assoluto	
											N		N	
SE.VP.6	Sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite	Passeggeri; Dipendenti aeroportuali	NON È PREVISTA LA QUANTIFICAZIONE DEGLI INDICATORI PER RAGIONI DI PUBBLICA SICUREZZA											

Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI														
Analisi di contesto		Possibili disservizi dovuti a operatori nazionali/internazionali del settore impreparati alla forte ripresa del trasporto aereo; contenimento dei contagi a livello aeroportuale e di trasporto aereo; necessità di garantire la tutela dei diritti dei passeggeri.												
VALORE PUBBLICO atteso														
+ tutela dei diritti dei passeggeri; + qualità dei servizi aeroportuali										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										0%		70%		
STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico														
Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Dimensione	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+4	0-100%	
EQ.VP.3	Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	Passeggeri; Dipendenti aeroportuali	2022-2025	Grado di conoscenza ENAC	% riscontri positivi su brand awareness	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri su misure a tutela dei diritti	% passeggeri soddisfatti delle misure di tutela dei diritti	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri PRM su misure a tutela dei diritti	% passeggeri a mobilità ridotta (PMR) soddisfatti delle misure di tutela dei diritti	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri su qualità dei servizi aeroportuali	% passeggeri soddisfatti della qualità dei servizi aeroportuali	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri PRM qualità dei servizi aeroportuali	% passeggeri a mobilità ridotta (PMR) soddisfatti della qualità dei servizi aeroportuali	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC

## Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA TUTELA DELL'AMBIENTE

<b>Analisi di contesto</b>		Aumento emissioni CO2 causate dal traffico aereo e dai movimenti aeroportuali												
<b>VALORE PUBBLICO atteso</b>														
+ aeroporti green; - emissioni di Co2;										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										<b>0%</b>		<b>26%</b>		
<b>STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico</b>														
<b>Strategia</b>				<b>Indicatori di impatto</b>										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
TA.VP.4	Sviluppo sostenibile del trasporto aereo	Operatori aeroportuali Cittadini	2022-2026	Livello emissioni CO2 in aeroporto	emissioni CO2 (tons/passeggero in aeroporto) (rif. 10 aeroporti nazionali aderenti al progetto "Net Zero for CO2 emissions")	neg	0,00135	-	100%	0,00135	0%	0,00100	26%	<a href="#">Italy's Action Plan on CO2 emissions reduction - Ed. 2021</a>

## Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO

<b>Analisi di contesto</b>		necessità di rafforzare la capacità amministrativa e ottimizzare il funzionamento delle Strutture dell'Ente; incrementare l'accesso da remoto ai servizi da parte degli utenti; aumentare il livello di benessere organizzativo												
<b>VALORE PUBBLICO atteso</b>														
+ qualità servizi resi + servizi online + benessere organizzativo + soddisfazione utenti digitali										Valore Pubblico di partenza	Valore Pubblico atteso			
										<b>17%</b>	<b>73%</b>			
<b>STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico</b>														
<b>Strategia</b>				<b>Indicatori di impatto</b>										
Cod.	Nome	Utenti/S TK	Tem pi	Indicatore	Formula	Dire zione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior e	Miglior e		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+4	0-100%	
GS. VP. 5	Rafforzament o della capacità amministrativa	Utenti ENAC Dipendenti ENAC	2023 - 2025	Grado di benessere organizzativo	% dipendenti soddisfatti	pos	-	100	50%	-	0%	70	70%	Direzione Risorse Umane
				Quantità utenti che usufruiscono dei servizi on-line	N. utenti registrati in servizi on-line	pos	-	250.000	25%	169.698	68%	203.638	81%	Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione
				Grado di soddisfazione servizi	% utenti soddisfatti dei servizi ENAC	pos	-	100	25%	-	0%	70	70%	Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione

### 3.2 Obiettivi specifici 2024-2026

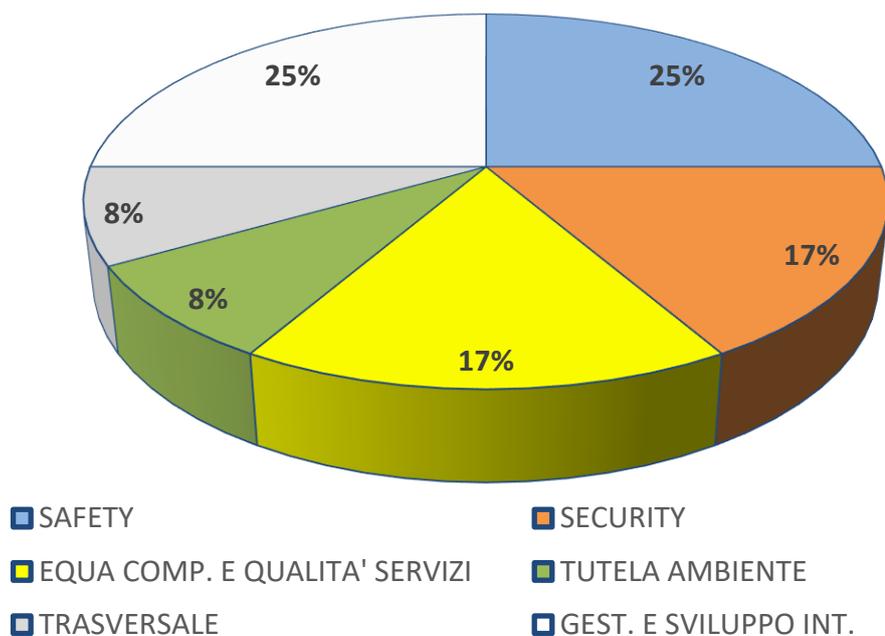
Gli **obiettivi specifici** consistono nell'esplicitazione di risultati misurabili, finalizzati all'aumento di valore pubblico per gli *stakeholder* o al miglioramento dei processi dell'Ente, da conseguire entro un determinato arco temporale, comunque pluriennale. L'ENAC ha deciso di fissare questo valore 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 2024-2026 nelle Aree strategiche

La misurazione dei risultati raggiunti mostra il raggiungimento dei target 2024, come dettagliatamente specificato nella seguente tabella riepilogativa.

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2024

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2024	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
SAFETY	SA.VP.2.P.01	Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nello State Plan for Aviation Safety (SPAS), in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	% di azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) ENAC per l'anno di riferimento	0% (0/24) azioni previste nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) 2024	70%	100%		Commissione europea EASA ICAO
	SA.VP.1.P.02	Definizione di un quadro regolatorio e realizzazione infrastrutturale per le operazioni commerciali suborbitali	n. di milestone raggiunte rispetto a quelle previste	Milestone 2/5 (Definizione del Regolamento per le operazioni suborbitali)	Milestone 3 Definizione di uno schema regolamentare HATM per i voli suborbitali A-A civili e commerciali, tenendo conto del lavoro della EASA HAO Task Force	Schema regolamentare elaborato e linee guida predisposte per il CdA	=	Regioni ed Enti locali Operatori di droni Cittadini Fornitori di servizi di navigazione aerea
	SA.VP.1.P.08	Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in coerenza al Piano Strategico Nazionale AAM	n. di aree sviluppate rispetto a quelle da sviluppare	Area 3/4	Area 4 sviluppata Supporto alla sperimentazione della fase attuativa "ondata 2" del Piano Strategico Nazionale	Supporto fornito	=	Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spaziorporto ASI Comunità locali
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 4/6 - Perfezionamento modello per la definizione programmazione attività ispettiva (revisione fattori di complessità)	Fase 5 completata - Applicazione del modello in toto	Modello applicato	=	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	Fase 1/4 (Coordinamento delle attività di cui al Reg. UE 2019/1583 con l'Agenzia per la Cybersecurity Nazionale in sinergia con l'Organo Centrale di Sicurezza del MIT)	Fase 2 completata (Implementazione dei requisiti applicabili ad ENAC derivanti dal decreto legislativo - da adottare entro il 17/10/2024 - attuativo della Direttiva (EU) 2022/2555 - NIS 2 -Network and Information System 2)	Piano di azione definito ma non implementato in toto (principio di implementazione graduale previsto della Direttiva NIS 2)		Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2024

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2024	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	EQ.VP.3. 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 (PNA)	Fase 3/6 (Redazione del Piano)	Fase 4 completata (Adozione del PNA e completamento della seconda fase della VAS)	Nuovo PNA predisposto dall'ENAC ma non adottato per ritardi dovuti ad avvicendamenti ai vertici MIT	↓	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo
			Fase di avanzamento realizzazione Piano Aeroporti Minori (PAM)	Fase 0 di 3	Fase 1 completata (Definizione PAM)	PAM definito	=	Operatori aeroportuali Operatori aerei Operatori cargo
	EQ.VP.3. P.05	Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	N. Iniziative volte a verificare la "Safe & Quality passenger experience"	3	2 Effettuazione di almeno 3 Audit Qualità dei servizi e PRM sugli aeroporti Aggiornamento normativo sulla qualità dei servizi e la tutela dei diritti dei passeggeri	Tutte le iniziative svolte	=	Passeggeri
TUTELA DELL'AMBIENTE	VP.TA.4. P.10	Sviluppo sostenibile del trasporto aereo	Favorire le condizioni per la realizzazione di un impianto di produzione idrogeno in favore di aeroporto e comunità circostanti	0/3	Fase 1 (Aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per individuazione sito aeroportuale)	Bando aggiudicato	=	Operatori aeroportuali Cittadini
			Fase di avanzamento dell'accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) finalizzato alla compliance ETS e Corsia e il conseguente rispetto delle scadenze dei cicli di compliance (ETS e CORSIA) tramite trasmissione al MASE dei dati degli operatori opportunamente elaborati	Accordo con MASE	output CORSIA: analisi AER, invio comunicazione dati emissivi 2023 all'ICAO, lista AO e VB soggetti al CORSIA per l'anno 2024. Output ETS: modifica D.Lgs 47/2020 con recepimento CORSIA, approvazione lista AO, restituzione quote	Output CORSIA e ETS realizzati	=	Cittadini ICAO MASE
INTEGRAZIONE 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	--	Piano della Ricerca 2025-2027 presentato ai Vertici dell'Ente per successiva condivisione al CdA	Piano elaborato e presentato ai vertici dell'Ente	=	

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2024

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2024	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO	VP.GS. 5.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 2/4 (Ricognizione 3 apt)	Fase 3 (Attivazione della formazione del personale ENAC + ricognizione 3 apt)	Formazione attivata Ricognizione avviata ma ancora non conclusa	↓	Utenti ENAC Dipendenti ENAC
	VP.GS. 5.C.03	Ottimizzare il funzionamento complessivo dell'Ente dal punto di vista organizzativo-contabile	N. Azioni di ottimizzazione completate	0	3 (1. Semplificazione processi a seguito della riorganizzazione 2. Partecipazione alla sperimentazione del framework per la gestione strategica delle risorse umane - progetto RiVA Funzione Pubblica 3. Affidamento a provider individuazione alloggi di servizio per Direttori aeroportuali)	Tutte le 3 azioni 2024 completate	=	Utenti ENAC Dipendenti ENAC
			Stato di avanzamento Piano dell'Innovazione e Digitalizzazione (PID) 2023 – 2025	Piano dell'Innovazione e Digitalizzazione (PID) 2023 – 2025	Piano di migrazione Cloud e Piano di Gestione degli Incidenti ed un Piano di Prevenzione dei Rischi definiti	Tutti i Piani elaborati	=	
	VP.GS. 5.C.04	Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di attuazione Banca dati unica per ispezioni in ambito aeroportuale	Banca dati DB Intranet finalizzata all'informatizzazione delle check list aeroportuali	Progettazione della banca dati	Banca dati progettata	=	Dipendenti ENAC Operatori aeroportuali

### 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, si esplicitano di seguito gli acronimi utilizzati per identificare le Direzioni:

<b>STRUTTURE</b>	<b>SIGLE</b>
PRESIDENTE	PRE
Direzione Coordinamento Presidenza E Pianificazione	PPC
Direzione Relazioni Istituzionali E Comunicazione	PRI
Direzione Analisi Giuridiche E Contenzioso	PAG
Direzione Controllo Analogo	PCA
<b>DIRETTORE GENERALE</b>	<b>DG</b>
Direzione Sistemi Informativi	DSI
Direzione Auditing	DAU
Direzione Innovazione Tecnologica	DIT
<b>VICE DIRETTORE GENERALE</b>	<b>VDG</b>
<b>DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA</b>	<b>CGR</b>
Direzione Safety	GSA
Direzione Security	GSE
Direzione Regolazione E Ricerca Mobilità Innovativa	GRA
Direzione Coordinamento Organismi Internazionali	GCI
<b>DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO TERRITORIALE E DIRITTI DEL PASSEGGERO</b>	<b>CAD</b>
Direzione Tutela Dei Diritti Del Passeggero	ADP
Direzione Standardizzazione Attività Infrastrutturali, Territoriali E Operatività	ACI
Direzione Standardizzazione Attività Handling E Security	ASA
Direzione Standardizzazione Attività Gestori E Operatori Aeroportuali	ACG
Direzione Territoriale Milano Malpensa	AMM
Direzione Territoriale Milano Linate	ALM
Direzione Territoriale Bergamo	ABG
Direzione Territoriale Nord-Est	ANE

<b>STRUTTURE</b>	<b>SIGLE</b>
Direzione Territoriale Nord-Ovest	ANO
Direzione Territoriale Emilia Romagna	AER
Direzione Territoriale Toscana	ATS
Direzione Territoriale Lazio	ALA
Direzione Territoriale Regioni Centro	ACX
Direzione Territoriale Campania	ACM
Direzione Territoriale Puglia Basilicata	APB
Direzione Territoriale Calabria	ACL
Direzione Territoriale Sardegna	ASR
Direzione Territoriale Sicilia Occidentale	ASC
Direzione Territoriale Sicilia Orientale	ASN
<b>DIREZIONE CENTRALE STANDARD TECNICI E OPERATIVITÀ AERONAUTICA</b>	<b>COS</b>
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 Standardizzazione Attività Aeronautiche	OPC
<b>DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE</b>	<b>CEI</b>
Direzione Gestione Aeroporti	EGA
Direzione Vigilanza Tariffaria E Statistiche Trasporto Aereo	EAE
Direzione Trasporto Aereo E Licenze	ETA
Direzione Investimenti Infrastrutturali	EII
Direzione Pianificazione Infrastrutture	EPI
Direzione Sviluppo E Approvazione Progetti	EAP
<b>DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE, ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO</b>	<b>CRB</b>
Direzione Risorse Umane	RRU
Direzione Bilancio, Contabilità E Patrimonio	RBC
Direzione Sicurezza E Logistica	RSL
Direzione Risorse Strumentali E Centrale Degli Acquisti	RSC

Con deliberazione 13 maggio 2024, n. 62/2024/G della Corte dei conti recante “Segnalazioni inviate alla Corte dei conti dagli OIV e istituti di premialità riconosciuti al personale dipendente (2020-2022)”, nella quale, tra l’altro, la Corte ha lamentato, con riferimento ai Ministeri, la diffusa indicazione di obiettivi particolarmente bassi e autoreferenziali e di indicatori di performance altrettanto poco sfidanti; a seguito di tale segnalazione, l’Organismo Indipendente di Valutazione - OIV ha effettuato una lettura critica degli obiettivi 2024 assegnati ai Direttori modificando per alcuni obiettivi, gli indicatori e/o i target.

Inoltre, nel corso del 2024 è stato necessario apportare modifiche agli obiettivi/indicatori o target principalmente in ragione di eventi sopravvenuti ovvero di criticità. Le modifiche, approvate dal Direttore Generale, sono state condivise con l’OIV entro la prevista data di luglio dell’anno di riferimento.

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

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
ACX	Uniformare le attività di certificazione e sorveglianza previste dal nuovo Regolamento di Handling	Elaborazione procedura operativa di applicazione del regolamento di handling	Procedura presentata al DC	Rendere la Procedura Organizzativa PRO-32 più efficace e aderente anche alla nuova realtà organizzativa dell'Ente	Revisione Procedura Organizzativa PRO-32	PRO-32 revisionata e approvata dal DC	Modifica obiettivo necessaria per ragioni organizzative
ACI	Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Progettazione di una banca dati e informatizzazione delle check list (security, safety, handling e carta dei diritti)	Banca dati progettata e check list informatizzate	//	Progettazione di una banca dati e informatizzazione delle check list (security, safety, capacità operativa, handling e carta dei diritti)	Banca dati progettata	Refuso nell'indicatore e nel target in quanto l'informatizzazione delle check list è prevista per il 2025-2026, come riportato nel Piano degli obiettivi Specifici del PIAO 2024-2026
EGA	Implementazione Regolamento recante disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico commerciale affidati in concessione	% Piani predisposti dai Gestori Aeroportuali valutati (schede e relazione di sintesi)	100%	Monitoraggio sull'impiego delle risorse economico-finanziarie dei gestori che hanno evidenziato ritardi e criticità nella realizzazione degli investimenti	Numero report su società analizzate	Predisposizione di almeno tre report su società analizzate trasmessi al Direttore centrale	Obiettivo non più realizzabile a causa della sentenza che annulla il Regolamento sui depositi carburante
ASA	Elaborazione della procedura di svolgimento dell'attività ispettiva del nucleo centrale ispettivo security (NCI)	Stato avanzamento elaborazione procedura	Procedura presentata al DC	Redazione di una nuova versione del Piano Nazionale Controlli di Qualità per la security (PNCQ)	Stato avanzamento predisposizione del documento	Bozza predisposta e proposta di adozione del documento aggiornato inviata al Direttore Centrale	Il nuovo obiettivo è maggiormente rilevante in quanto assorbe il precedente obiettivo estendendolo alla modifica di tutto il PNCQ

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
COS	Individuazione piloti collaudatori sperimentatori di provenienza AMI e ingegneri collaudatori sperimentatori da inserire nei vari processi di certificazione EASA	N. piloti collaudatori sperimentatori e n. ingegneri collaudatori sperimentatori individuati	almeno 2 piloti e 2 ingegneri	Accordo tecnico con AM al fine di assicurare il coinvolgimento del personale, segnatamente piloti collaudatori ed ingegneri sperimentatori della Divisione aerea di sperimentazione Aeronautica Militare (DASAS) nell'ambito dei processi di certificazione degli a/m civili gestiti da ENAC e da EASA	//	//	Il nuovo testo specifica meglio il fine dell'obiettivo
COS	Accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) finalizzato alla compliance ETS e CORSIA e il conseguente rispetto delle scadenze dei cicli di compliance (ETS e CORSIA)	Stato di avanzamento della rendicontazione delle attività svolte per il MASE	Output ETS: proposta di modifica D.lgs. 47/2020 con recepimento CORSIA, approvazione lista AO, ciclo della compliance. Output CORSIA: analisi Aircraft Emission Report, invio comunicazione dati emissivi 2023 all'ICAO, lista Aeroplane Operators e Verification Bodies soggetti al CORSIA per l'anno 2024	Dossier conclusivo del Comitato CAEP13 - Committee on Aviation Environmental Protection 13 - e predisposizione posizione ENV per la negoziazione alla prossima A42 ICAO	Aggiornamento attività dei sottogruppi CAEP per lo Steering Group Meeting 2024 e della Plenaria CAEP 13mo ciclo	Dossier ENV validato dal DG sulla conclusione CAEP 13mo ciclo ai fini della predisposizione posizioni ENV per partecipazione italiana alla A42	Il MASE non è più disponibile a firmare l'Accordo così come predisposto a gennaio da Enac e pronto per la sottoscrizione da tempo - in quanto sono sopravvenute esigenze, da parte del Ministero dell'Ambiente, di ampliare la portata e la sostanza dell'Accordo. Si rendono, dunque, necessari ulteriori incontri per la definizione di un nuovo articolato in linea con le sopravvenute esigenze. Più in dettaglio Il MASE vuole che Enac sostituisca in toto la SOGESID, società affidataria da parte del MASE di una notevole serie di incombenze - relative al portale europeo, ai contatti con la commissione europea e ai passaggi con operatori esteri- che necessitano di almeno due risorse con specifica expertise, dedite unicamente a tale predette attività, quotidiane e costanti.

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
OAM	Accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) finalizzato alla compliance ETS e CORSIA e il conseguente rispetto delle scadenze dei cicli di compliance (ETS e CORSIA)	Stato di avanzamento della rendicontazione delle attività svolte per il MASE	Output ETS: proposta di modifica D.Lgs 47/2020 con recepimento CORSIA, approvazione lista AO, ciclo della compliance. Output CORSIA: analisi Aircraft Emission Report, invio comunicazione dati emissivi 2023 all'ICAO, lista Aeroplane Operators e Verification Bodies soggetti al CORSIA per l'anno 2024	Dossier conclusivo del Comitato CAEP13 - Committee on Aviation Environmental Protection 13 - e predisposizione posizione ENV per la negoziazione alla prossima A42 ICAO	Aggiornamento attività dei sottogruppi CAEP per lo Steering Group Meeting 2024 e della Plenaria CAEP 13mo ciclo	Dossier ENV validato dal DC e sottoposto al DG sulla conclusione CAEP 13mo ciclo ai fini della predisposizione posizioni ENV per partecipazione italiana alla A42	Il MASE non è più disponibile a firmare l'Accordo così come predisposto a gennaio da ENAC e pronto per la sottoscrizione da tempo - in quanto sono sopravvenute esigenze, da parte del Ministero dell'Ambiente, di ampliare la portata e la sostanza dell'Accordo. Si rendono, dunque, necessari ulteriori incontri per la definizione di un nuovo articolato in linea con le sopravvenute esigenze. Più in dettaglio Il MASE vuole che ENAC sostituisca in toto la SOGESID, società affidataria da parte del MASE di una notevole serie di incombenze - relative al portale europeo, ai contatti con la commissione europea e ai passaggi con operatori esteri - che necessitano di almeno due risorse con specifica expertise, dedite unicamente a tale predette attività, quotidiane e costanti
OCP	Individuazione piloti collaudatori sperimentatori di provenienza AMI e ingegneri collaudatori sperimentatori da inserire nei vari processi di certificazione EASA	N. piloti collaudatori sperimentatori e n. ingegneri collaudatori sperimentatori individuati	almeno 2 piloti e 2 ingegneri	Accordo tecnico con AM al fine di assicurare il coinvolgimento del personale, segnatamente piloti collaudatori ed ingegneri sperimentatori della Divisione aerea di sperimentazione Aeronautica Militare (DASAS) nell'ambito dei processi di certificazione degli a/m civili gestiti da ENAC e da EASA	//	//	Il nuovo testo specifica meglio il fine dell'obiettivo

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
ONO	SA.1.ONO Implementazione Regolamento sul processo di riconoscimento dei laboratori di prova degli imballaggi per trasporto aereo sicuro delle merci pericolose	Stato avanzamento implementazione Regolamento	Regolamento implementato e almeno 1 audit effettuato	//	//	Proposta di regolamento concordata con l'industria e le altre istituzioni nazionali interessate, consolidata dopo le consultazioni interne ed esterne e approvata dal Direttore Centrale	Ritardi nelle consultazioni esterne
PCA	C.02.2.PCA Controllo dell'attivazione delle attività di formazione, aggiornamento e qualificazione del personale ENAC e di altri soggetti pubblici e privati svolta da ENAC Servizi s.r.l.	Realizzazione report di monitoraggio sull'attività 2024	Report presentato al Presidente	Definizione delle modalità di quantificazione dei costi sostenuti da ENAC per ENAC Servizi S.r.l. e valorizzazione delle attività svolte da ENAC Servizi S.r.l. per ENAC	Stato di avanzamento predisposizione procedura organizzativa	Procedura organizzativa approvata dal Direttore Generale	Nuovo obiettivo ritenuto maggiormente strategico
PCA	C.02.1.PCA Controllo della gestione amministrativa svolta da Enac Servizi s.r.l. per gli aeroporti affidati alla società in house	Realizzazione report di monitoraggio sull'attività 2024	Report presentato al Presidente	Applicazione delle procedure normative previste per l'attività posta in essere da ENAC Servizi S.r.l. rispetto agli aeroporti affidati alla società medesima	//	//	Il nuovo testo specifica meglio il fine dell'obiettivo
CRB	C.03.2.CRB Revisione e semplificazione dei processi dell'Ente	Stato avanzamento revisione e semplificazione processi	Nuovo elenco processi elaborato	//	Stato avanzamento revisione e semplificazione processi di certificazione e sorveglianza (attività infrastrutturali e aeronautiche)	Processi revisionati e semplificati	Nuovo indicatore specifica meglio i campi di intervento della semplificazione

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
EII	EQ.1.EII Applicazione nuovo schema di contratto di programma per aeroporti con traffico inferiore a 1 mln di pax/anno	n. cdp sottoscritti secondo il nuovo schema	2 - Perugia e Rimini	//	//	2 - Rimini e Trieste	L'obiettivo risente della aleatorietà dovuta alla compartecipazione, nel processo di stipula, di soggetti terzi i cui tempi di definizione delle determinazioni di competenza (in particolare il riferimento è all'approvazione delle tariffe da parte di ART) non sono governabili da ENAC. Rispetto quindi a quanto prospettato ad inizio anno, in termini di stipula dei contratti di programma degli aeroporti di Perugia e di Rimini, si evidenzia la necessità di sostituire la sottoscrizione del contratto di Perugia con quello di Trieste, aeroporto parimenti fino a 1 mln di pax/anno, per il quale è intervenuta apposita delibera del CdA di ENAC nella seduta del 5 luglio 2024

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 20 %	nullo	0
La percentuale di conseguimento è superiore al 20% e inferiore o uguale al 40 %	non adeguato	2
La percentuale di conseguimento è superiore al 40% e inferiore o uguale al 60%	parzialmente adeguato	4
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% e inferiore o uguale a 80%	adeguato	6
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% e uguale al 100%	più che adeguato	8
La percentuale di conseguimento è superiore al 100 %	eccellente	10

Nella misurazione del risultato, il Valutatore deve considerare anche i seguenti parametri qualitativi:

1. Qualità del prodotto dell'obiettivo (assenza di interventi correttivi/aggiustamenti in corso d'opera)
2. Rispetto della tempistica delle fasi
3. Rispetto delle modalità di aggiornamento dati nel sistema informatico dedicato
4. Qualità della relazione - report finale
5. Fruibilità del risultato

Per il personale dirigente è possibile attribuire una percentuale di raggiungimento superiore al 100% solo se i parametri, quantitativi e qualitativi, sono stati più che pienamente conseguiti, cioè in maniera superiore al pieno raggiungimento dell'obiettivo.

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 97% mentre la media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi è pari al 91%. La media del grado di raggiungimento totale è pari al 94%.



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

## Obiettivi Organizzativi di Struttura

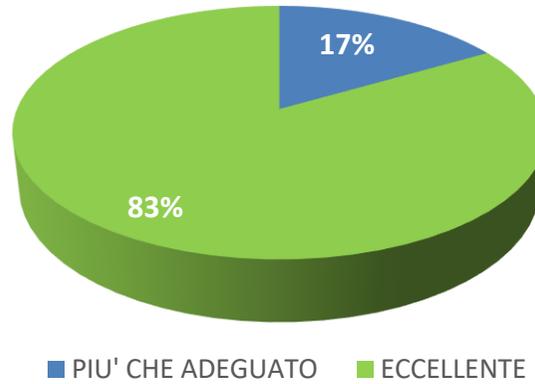
LEGENDA COLORI-GRADO DI RAGGIUNGIMENTO:

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

<b>Obiettivi organizzativi di struttura collegati alla strategia</b>	
<b>Obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi</b>	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>PRESIDENZA PPC - DIREZIONE COORDINAMENTO PRESIDENZA E PIANIFICAZIONE</b>	GS.1.PPC Ottimizzare la gestione della documentazione destinata agli Organi Collegiali	Stato avanzamento elaborazione Linee Guida sulla modalità di elaborazione e trasmissione dei documenti	Linee Guida elaborate e approvate dal DG	
	GS.2.PPC Regolamento dell'Ufficio legale dell'ENAC	Stato avanzamento elaborazione Regolamento dell'Ufficio legale dell'ENAC	Regolamento presentato al Presidente	
<b>3 DIREZIONI DI LINEA - 6 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
PAG Direzione Analisi Giuridiche e contenzioso	GS.2.PAG Rendere fruibile ai dipendenti ENAC la giurisprudenza in materia di trasporto aereo	Stato di avanzamento aggiornamento banca dati con sentenze e massime	Banca dati aggiornata a novembre 2024	
	GS.1.PAG Trasformazione della Circolare EAL 17 in Regolamento	Stato di avanzamento trasformazione da Circolare a Regolamento	Nuovo Regolamento presentato al DG	
PRI Direzione Relazioni Istituzionali	P.08.1.PRI Promuovere iniziative di comunicazione e informazione connesse alle attività dell'Ente in materia di Mobilità Aerea Avanzata	Realizzazione di campagne di comunicazione e informazione attraverso i canali dell'Ente	Realizzazione di n. 3 attività di comunicazione e informazione	
	P.10.1.PRI Divulgare il ruolo e le attività dell'Ente per la transizione ecologica del trasporto aereo con iniziative di comunicazione e informazione	Realizzazione di campagne di comunicazione e informazione attraverso i canali dell'Ente	Realizzazione di n. 3 attività di comunicazione e informazione	
PCA Direzione Controllo Analogico	C.02.1.PCA Applicazione delle procedure normativamente previste per l'attività posta in essere da ENAC Servizi Srl rispetto agli aeroporti affidati alla società medesima	Realizzazione report di monitoraggio sull'attività 2024	Report presentato al Presidente	
	C.02.2.PCA Definizione delle modalità di quantificazione dei costi sostenuti da ENAC per ENAC Servizi Srl e valorizzazione delle attività svolte da ENAC Servizi Srl per ENAC	Stato di avanzamento predisposizione procedura organizzativa	Procedura organizzativa approvata dal Direttore Generale	

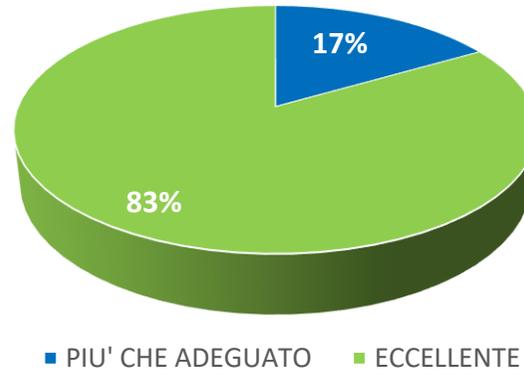
VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA PPC



<b>DG - DIREZIONE GENERALE - 3 DIREZIONE IN STAFF - 6 OBIETTIVI - 100% ECCELLENTE</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
DAU - Direzione Auditing	GS.1.DAU Verifiche di auditing su processi rientranti nell'area di rischio "F" del PIAO secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1. Monitoraggio sui contratti di programma vigenti	
	GS.2.DAU Verifiche di auditing su processi rientranti nell'area di rischio "C" del PIAO secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1. Certificazione addetto alla security	
DIT - Direzione Innovazione Tecnologica	P.02.1.DIT Definizione di uno schema regolamentare HATM per i voli suborbitali A-A civili e commerciali, tenendo conto del lavoro della EASA HAO Task Force	Stato avanzamento definizione dello schema regolamentare	Schema regolamentare definito e presentato al DG	
	P.02.1.DIT Stato di maturità del Work Package 3 (WP3) del progetto ECHO 2, relativo al volo supersonico, ipersonico e suborbitale, rispetto ai deliverables previsti dal Grant Agreement	Stato avanzamento attività WP3	Assessment di maturità effettuato sul set documentale preliminare WP3 disponibile e presentato al DG	
DSI - Direzione Sistemi Informativi	C.03.1.DSI Piano di strategia Cloud	Stato avanzamento definizione Piano di Migrazione	Piano approvato dal Direttore Generale	
	C.03.2.DSI Piano della Sicurezza ICT	Stato avanzamento redazione Piano di Gestione degli Incidenti	Piano approvato dal Direttore Generale	
<b>VDG - VICE DIREZIONE GENERALE - 2 OBIETTIVI - 100% ECCELLENTE</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>VDG - VICE DIREZIONE GENERALE</b>	P.06.1.VDG Nuovo Piano della Ricerca 2025-2027	Stato avanzamento elaborazione Piano della Ricerca	Piano della Ricerca 2025-2027 deliberato	
	C.03.1.VDG Trasferire la mission della nuova organizzazione per facilitare e armonizzare le attività del territorio con quelle delle Direzioni Centrali CAD e COS	N. meeting svolti con le Direzioni territoriali e predisposizione report degli incontri	6 meeting e relativi report	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CGR - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA</b>	TR.1.GCR Rafforzamento dell'attività internazionale dell'ENAC alla luce delle priorità strategiche	Stato di avanzamento elaborazione di un programma che individui le modalità di collaborazione con gli stakeholder interni, esterni, nazionali e internazionali su tutti i settori di attività strategica dell'ente e che contenga un'analisi di benchmarking con le altre autorità europee	Programma approvato dal DG	
	P.03.1.CGR Recepimento delle SARPs dell'Annesso 9 ICAO riguardanti le materie relative alla Security	Stato di avanzamento elaborazione proposta di emendamento del PNS	Proposta elaborata presentata al CISA	
<b>4 DIREZIONI DI LINEA – 8 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
GSA Direzione Safety	P.01.1.GSA Monitoraggio dello stato di avanzamento/attuazione delle azioni previste nello SPAS in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	% di azioni verificate sul totale delle azioni pianificate nello State Safety Plan for Aviation Safety ENAC per il 2024	70%	
	P.01.1.GSA Emissione del Safety Review dati 2023	Stato di avanzamento redazione e pubblicazione del Safety Report 2024	Safety Report 2024 pubblicato	
GSE Direzione Security	SE.1.GCI Creazione di un sistema informatico per la gestione e la distribuzione automatica della regolazione di security sia agli utenti interni ENAC che agli stakeholder esterni autorizzati	Stato di avanzamento realizzazione del repository della regolazione di security emessa dall'ENAC e test di funzionamento	Sistema realizzato	
	P.07.1.GSE Piano di implementazione dei requisiti applicabili ad ENAC derivanti dal d.lgs attuativo della direttiva EU 2022/2555 - NIS2 PART IS	Stato di avanzamento elaborazione documento coordinato l'Agenzia Nazionale per la Cybersicurezza (ACN) e con il MIT	Documento approvato dal Direttore Centrale	
GCI Direzione Coordinamento Organismi Internazionali	TR.1.GCI Rafforzamento dell'attività internazionale dell'ENAC alla luce delle priorità strategiche	Stato di avanzamento elaborazione di un programma che individui le modalità di collaborazione con gli stakeholder interni, esterni, nazionali e internazionali su tutti i settori di attività strategica dell'ente e che contenga un'analisi di benchmarking con le altre autorità europee	Programma approvato dal DC	
	SE.1.GSE Recepimento delle SARPs dell'Annesso 9 ICAO riguardanti le materie relative alla Security	Stato di avanzamento elaborazione proposta di emendamento del PNS	Proposta elaborata e approvata dal DC	
GRA Direzione Regolazione e Ricerca Mobilità Innovativa	P.08.1.GRA Coordinamento del progetto pilot project IAM/AAM - air taxi Roma	Stato avanzamento redazione della relazione finale sull'attività di coordinamento del progetto	Relazione presentata al DC	
	P.08.2.GRA Autorità di Vigilanza di mercato degli UAS	Predisposizione struttura organizzativa e procedure relative alla funzione di Autorità di Vigilanza di Mercato degli UAS sul territorio nazionale	Bozza di manuale Autorità di Mercato presentato all'approvazione del Direttore Generale	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CGR

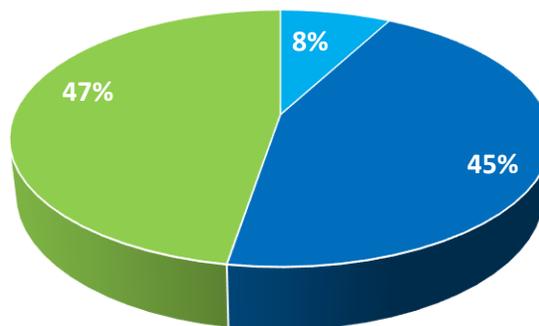


DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CAD - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO TERRITORIALE E DIRITTI DEL PASSEGGERO</b>	P.03.1.CAD Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
	C.04.1.CAD Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Progettazione di una banca dati e informatizzazione delle check list (security, safety, handling e carta dei diritti)	Banca dati progettata e check list informatizzate	
<b>19 DIREZIONI DI LINEA - 38 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ACI Direzione Standardizzazione Attività Infrastrutturali, Territoriali E Operatività	SA.1.ACI Predisposizione di linee guida finalizzate all'utilizzo dell'idrogeno negli hub aeroportuali ed alla sua integrazione con la logistica delle infrastrutture, a valle dell'aggiudicazione del Bando ENAC del 7_8_23	Stato avanzamento predisposizione linee guida	Linee guida presentate al DC	
	C.04.1.ACI Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Progettazione di una banca dati finalizzata all'informatizzazione delle check list (security, safety, capacità operativa, handling e carta dei diritti)	Banca dati progettata	
ACG Direzione Standardizzazione Attività Gestori E Operatori Aeroportuali	GS.1.ACG Ottimizzazione della gestione delle sanzioni	Progettazione sistema informatico di gestione delle sanzioni	Sistema informatico progettato	
	GS.2.ACG Uniformare il sistema informatico ENGA al nuovo "Regolamento per le iscrizioni negli albi e nel registro del personale di volo"	Realizzazione nuovo sistema informatico ENGA	Sistema informatico progettato	
ADP Direzione Tutela dei Diritti del Passeggero	P.05.2.ADP Audit combinati Qualità dei servizi aeroportuali e attività di assistenza ai Passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) presso le società di gestione aeroportuali	N. Audit combinati effettuati	3	
	P.05.1.ADP Revisione, aggiornamento e trasposizione in Regolamenti delle Circolari ENAC GEN 06, GEN 02B e APT 23B	Stato avanzamento revisione e trasposizione	Regolamenti presentati al DC	
ASA Direzione Standardizzazione Attività Handling E Security	EQ.1.ASA Predisposizione Regolamento ENAC Handling, emendamento 1 e predisposizione FAQ	Stato avanzamento predisposizione Regolamento e FAQ	Regolamento e FAQ approvati dal DC	
	SE.1.ASA Redazione di una nuova versione del Piano Nazionale Controlli di Qualità per la security (PNCQ)	Stato avanzamento predisposizione del documento	Adozione del documento da parte del Direttore Centrale	
ABG Direzione Territoriale Bergamo	P.03.1.ABG Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
	SA.1.ABG Regolamento di Scalo dell'aeroporto di Caiolo	Stato di avanzamento predisposizione Regolamento di scalo	Emanazione ordinanza di adozione	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ACL Direzione Territoriale Calabria	SA.1.ACL Revisione Regolamento di scalo dell'aeroporto di Crotone	Stato di avanzamento revisione Regolamento di scalo	Emanazione ordinanza di adozione	
	P.05.1.ACL Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	% incremento di ispezioni sulla Carta dei Diritti del Passeggero e sulla Qualità dei Servizi	10%	
ACM Direzione Territoriale Campania	GS.1.ACM Definizione dell'arretrato relativo alla tematica della Conferenza dei servizi Direzione Territoriale Campania ambito infrastrutturale	% pratiche gestite pervenute entro il 30/10/2024	100%	
	P.03.1.ACM Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
ACX Direzione Territoriale Regioni Centro	GS.1.ACX Rendere la Procedura Organizzativa PRO-32 più efficace e aderente anche alla nuova realtà organizzativa dell'Ente	Revisione Procedura Organizzativa PRO-32	PRO-32 revisionata e approvata dal DC	
	SA.1.ACX Revisione Regolamento di scalo - Aeroporto Ancona e Aeroporto di Pescara	Stato di avanzamento revisione Regolamenti di scalo	Emanazione ordinanze di adozione	
AER Direzione Territoriale Emilia Romagna	GS.1.AER Rendere la Procedura Organizzativa PRO-32 più efficace e aderente anche alla nuova realtà organizzativa dell'Ente	Revisione Procedura Organizzativa PRO-32	PRO-32 revisionata e presentata al DC	
	C.02.1.AER Ricognizione dei beni dell'aeroporto di Pavullo nel Frignano	Stato di avanzamento ricognizione dei beni	Documento contenente la ricognizione dei beni presentato al Direttore Centrale	
ALA Direzione Territoriale Lazio	P.03.1.ALA Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
	SA.1.ALA Assicurare l'integrazione delle informazioni tra l'applicativo Empic ed i Piani di sorveglianza, al fine di assicurare una puntuale pianificazione ed esecuzione degli Audit previsti nei suddetti Piani	% Inserimento, nel sistema Empic, di tutti gli Audit previsti nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico sia per il settore infrastrutturale	100% degli Audit pianificati nel Piano di sorveglianza	
ALM Direzione Territoriale Milano Linate	EQ.1.ALM Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	% incremento di ispezioni sulla Carta dei Diritti del Passeggero e sulla Qualità dei Servizi	10%	
	SA.1.ALM Revisione Regolamento di scalo dell'aeroporto di Milano Linate	Stato di avanzamento revisione Regolamento	Emanazione ordinanza di adozione	
AMM Direzione Territoriale Milano Malpensa	SA.1.AMM Assicurare l'integrazione delle informazioni tra l'applicativo Empic ed i Piani di sorveglianza, al fine di assicurare una puntuale pianificazione ed esecuzione degli Audit previsti nei suddetti Piani	Inserimento, nel sistema Empic, di tutti gli Audit previsti nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico sia per il settore infrastrutturale	Inserimento nel sistema Empic del 100% degli Audit pianificati nel Piano di sorveglianza	
	GS.1.AMM Emissione delle Ordinanze di Ingiunzione/Archiviazione in seguito alle contestazioni notificate ai vettori per violazioni al Reg.261/2004	Esame delle contestazioni notificate alla luce delle memorie difensive ricevute e delle audizioni svolte	Emissione delle Ordinanze di Ingiunzione/Archiviazione per l'80% dei verbali di accertamento e contestazione di violazione amministrativa notificati entro il 30/06/2024	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ANE Direzione Territoriale Nord-Est	P.05.1.ANE Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	Effettuazione di Audit Qualità dei servizi e PRM sugli aeroporti di competenza con le check list aggiornate	Almeno il 70 % degli audit programmati con uso delle nuove check list	
	SA.1.ANE Implementazione della sorveglianza sulle Eli-avio-idrosuperfici	Effettuazione di audit di sorveglianza in accordo al nuovo regolamento ENAC ed alle direttive del Direttore centrale	Esecuzione di audit su almeno il 15% delle avio superfici ricadenti nella competenza territoriale	
ANO Direzione Territoriale Nord-Ovest	P.03.1.ANO Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
	SA.1.ANO Assicurare l'integrazione delle informazioni tra l'applicativo Empic ed i Piani di sorveglianza, al fine di assicurare una puntuale pianificazione ed esecuzione degli Audit previsti nei suddetti Piani	Inserimento, nel sistema Empic, di tutti gli Audit previsti nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico sia per il settore infrastrutturale	Inserimento nel sistema Empic del 100% degli Audit pianificati nel Piano di sorveglianza	
APB Direzione Territoriale Puglia-Basilicata	SE.1.APB Valutazione applicabilità reg. 1254/2009 ad Aeroporto Grottaglie	Stato di avanzamento elaborazione relazione di valutazione	Relazione sulla valutazione presentata al DC	
	SA.1.APB Revisione regolamento di scalo Bari	Stato di avanzamento revisione Regolamento di scalo	Emanazione ordinanza di adozione	
ASC Direzione Territoriale Sicilia Occidentale	SE.1.ASC Rafforzamento attività ispettiva security sugli aeroporti di Palermo Punta Raisi e Trapani	% Incremento ispezioni rispetto al 2023	10%	
	SA.1.ASC Sviluppo di sinergie operative tra gli aeroporti della D.T. Sicilia Occidentale ed Orientale al fine di fronteggiare urgenti crisi funzionali derivanti da improvvisi eventi meteo/ambientali	Procedure voli interessati da eventi avversi che non devono dirottare su aeroporti fuori dalla Sicilia	Procedure predisposte e condivise con tutti gli stakeholder	
ASN Direzione Territoriale Sicilia Orientale	P.03.1.ASN Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato avanzamento revisione programmazione attività ispettiva security, perfezionamento modello SPIA e sua applicazione finale	Modello applicato in toto	
	EQ.1.ASN Attuazione del progetto ENAC "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto" per lo scalo di Comiso	Organizzazione evento dedicato alla promozione dei diritti dei passeggeri a ridotta mobilità	Evento realizzato	
ASR Direzione Territoriale Sardegna	P.05.1.ASR Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	% incremento di ispezioni sulla Carta dei Diritti del Passeggero e sulla Qualità dei Servizi	10%	
	SA.1.ASR Revisione Regolamento di scalo di Cagliari	Stato di avanzamento revisione Regolamento di scalo	Emanazione ordinanza di adozione	
ATS Direzione Territoriale Toscana	GS.1.ATS Emissione delle Ordinanze di Ingiunzione/Archiviazione in seguito alle contestazioni notificate ai vettori per violazioni al Reg.261/2004	Esame delle contestazioni notificate alla luce delle memorie difensive ricevute e delle audizioni svolte	Emissione delle Ordinanze di Ingiunzione/Archiviazione per l'80% dei verbali di accertamento e contestazione di violazione amministrativa notificati entro il 30/06/2024	
	SA.1.ATS Revisione Regolamento di scalo di Firenze	Stato di avanzamento revisione Regolamento di scalo	Emanazione ordinanza di adozione	

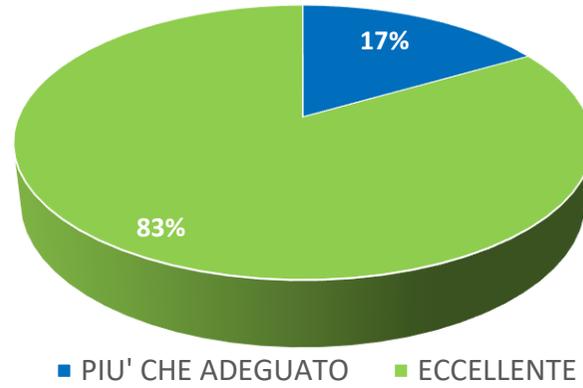
## VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CAD



■ ADEGUATO ■ PIU' CHE ADEGUATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CEI - DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE</b>	P.10.1.CEI Realizzazione impianto di produzione idrogeno in favore di aeroporto e comunità circostanti	Stato avanzamento aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per individuazione sito aeroportuale	Bando ENAC-ENEA aggiudicato	
	P.04.1.CEI Aggiornamento Piano Nazionale Aeroporti	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti (PNA)	Adozione del PNA e completamento della seconda fase della VAS	
<b>6 DIREZIONI DI LINEA - 12 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
EAE Direzione Vigilanza Tariffaria e Statistiche Trasporto aereo	EQ.1.EAE Monitoraggio e controllo sull'effettivo volato 2024 dei vettori nazionali e stabiliti in Italia rispetto allo schedato per gli aeroporti di Torino, Verona, Bari, Palermo e Catania	Realizzazione cruscotto di controllo attingendo dalla banca dati ECTL	Cruscotto realizzato e condiviso con la Direzione ETA	
	SA.1.EAE Elaborazione Piano di miglioramento delle prestazioni ATM/ANS per RP4 come previsto dal Reg. UE 2019/317	Stato avanzamento elaborazione Piano di miglioramento delle prestazioni ATM/ANS per RP4 che contempli gli aspetti economici	Piano validato dal Direttore Centrale	
EAP Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti	P.08.1.EAP Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in coerenza al Piano Strategico Nazionale AAM	Definizione modalità di approvazione dei progetti di vertiporti in ambito aeroportuale e interazione con gli enti locali per opere al di fuori del sedime	Procedura approvata dal DC	
	P.10.1.EAP Realizzazione impianto di produzione idrogeno in favore di aeroporto e comunità circostanti	Definizione Linee Guida contenenti standard tecnici e modalità di valutazione delle istanze relative ai progetti degli impianti	Linee Guida approvate dal DC	
EGA Direzione Gestione Aeroporti	EQ.2.EGA Garantire la corretta individuazione degli handlers su aeroporti limitati	Predisposizione schemi tipo degli atti di gara espletati dall'ENAC per limitazioni handlers	Schemi tipo predisposti (disciplinare e schema di contratto) approvati dal DC e pubblicizzati	
	EQ.1.EGA Monitoraggio sull'impiego delle risorse economico-finanziarie dei gestori che hanno evidenziato ritardi e criticità nella realizzazione degli investimenti	Numero report su società analizzate	Predisposizione di almeno tre report su società analizzate trasmessi al  Direttore centrale	
EII Direzione Investimenti Infrastrutturali	EQ.1.EII Applicazione nuovo schema di contratto di programma per aeroporti con traffico inferiore a 1 mln di pax/anno	n. cdp sottoscritti secondo il nuovo schema	2 - Rimini e Trieste	
	EQ.2.EII Monitoraggio investimenti Gestori con Contratto di Programma sottoscritto nel 2023	n. contratti di programma sottoscritti nel 2023 monitorati e relative relazioni trimestrali di avanzamento realizzazione opere elaborate	2	
EPI Direzione Pianificazione Infrastrutture	P.04.1.EPI Aggiornamento Piano Nazionale Aeroporti	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti (PNA)	Adozione del PNA e completamento della seconda fase della VAS	
	P.04.2.EPI Realizzazione Piano Aeroporti Minori (PAM)	Stato avanzamento realizzazione PAM	Piano predisposto e approvato dal DC	
ETA Direzione Trasporto Aereo e Licenze	EQ.1.ETA Monitoraggio e controllo sull'effettivo volato 2024 dei vettori nazionali e stabiliti in Italia rispetto allo schedato per gli aeroporti di Torino, Verona, Bari, Palermo e Catania	Stato di avanzamento elaborazione attestante le criticità riscontrate a seguito del monitoraggio e controllo	Relazione finale condivisa con il DC	
	EQ.2.ETA Standardizzazione delle procedure sugli Oneri di Servizio Pubblico (OSP)	Stato di avanzamento redazione linee guida OSP	Emissione e implementazione delle Linee Guida	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CEI

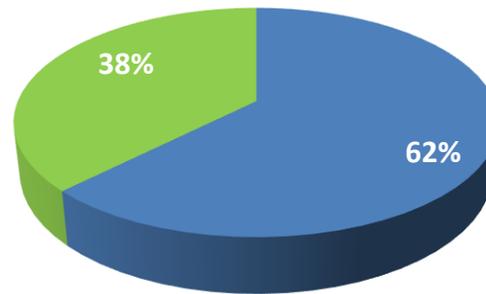


DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>COS - DIREZIONE CENTRALE STANDARD TECNICI E OPERATIVITA' AERONAUTICA</b>	P.10.1.COS Dossier conclusivo del Comitato CAEP13 - Committee on Aviation Environmental Protection 13 - e predisposizione posizione ENV per la negoziazione alla prossima A42 ICAO	Aggiornamento attività dei sottogruppi CAEP per lo Steering Group Meeting 2024 e della Plenaria CAEP 13mo ciclo	Dossier ENV validato dal DG sulla conclusione CAEP 13mo ciclo ai fini della predisposizione posizioni ENV per partecipazione italiana alla A42	
	SA.1.COS Individuare piloti collaudatori sperimentatori di provenienza AMI e ingegneri collaudatori sperimentatori da inserire nei vari processi di certificazione EASA	N. piloti collaudatori sperimentatori e n. ingegneri collaudatori sperimentatori individuati	Almeno 2 piloti e 2 ingegneri	
<b>6 DIREZIONI DI LINEA - 12 OBIETTIVI - 100% ECCELLENTE</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
OAM Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile	P.10.2.OAM Elaborazione del documento "State Action Plan on CO2 Emissions Reduction Activities in Italy" in accordo alla risoluzione ICAO A41-21	Stato avanzamento aggiornamento State Action Plan ICAO	Nuovo Action Plan contenente la mappatura attività e progetti operatori aerei e gestori aeroportuali per la decarbonizzazione, predisposto per la presentazione 2025 all'ICAO	
	P.10.1.OAM Dossier conclusivo del Comitato CAEP13 - Committee on Aviation Environmental Protection 13 - e predisposizione posizione ENV per la negoziazione alla prossima A42 ICAO	Aggiornamento attività dei sottogruppi CAEP per lo Steering Group Meeting 2024 e della Plenaria CAEP 13mo ciclo	Dossier ENV validato dal DC e sottoposto al DG sulla conclusione CAEP 13mo ciclo ai fini della predisposizione posizioni ENV per partecipazione italiana alla A42	
OCP Direzione Certificazione Prodotti	P.01.1.OCP Monitoraggio attuazione introduzione SMS nelle imprese di produzione	N. workshop con l'industria e supporto tecnico agli Uffici attività aeronautiche realizzati	Almeno un workshop e aggiornamento sito ENAC	
	SA.1.OCP Accordo tecnico con AM al fine di assicurare il coinvolgimento del personale, segnatamente piloti collaudatori ed ingegneri sperimentatori della Divisione aerea di sperimentazione Aeronautica Militare (DASAS) nell'ambito dei processi di certificazione degli a/m civili gestiti da ENAC e da EASA	N. piloti collaudatori sperimentatori e n. ingegneri collaudatori sperimentatori individuati	Almeno 2 piloti e 2 ingegneri	
ONO Direzione Navigabilità e operazioni	P.08.1.ONO Pilot project IAM/AAM - progetto air taxi Roma	Contribuzione per gli aspetti di Spazio aereo tecnici-operativi per il trasporto aereo	Relazione finale condivisa con il DC e il coordinatore del gruppo della parte di competenza	
	SA.1.ONO Implementazione Regolamento sul processo di riconoscimento dei laboratori di prova degli imballaggi per trasporto aereo sicuro delle merci pericolose	Stato avanzamento implementazione Regolamento	Proposta di regolamento concordata con l'industria e le altre istituzioni nazionali interessate, consolidata dopo le consultazioni interne ed esterne e approvata dal Direttore Centrale	
OSA Direzione Spazio Aereo	P.08.1.OSA Pilot project IAM/AAM - progetto air taxi Roma	Contribuzione definizione standard tecnici-operativi per il trasporto aereo	Relazione finale condivisa con il DC e il coordinatore del gruppo della parte di competenza	
	SA.1.OSA Elaborazione Piano di miglioramento delle prestazioni ATM/ANS per RP4 come previsto dal Reg. UE 2019/317	Stato avanzamento elaborazione Piano di miglioramento delle prestazioni ATM/ANS per RP4 che contempli gli aspetti operativi	Piano validato dal Direttore Centrale	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
OPE Direzione Personale di Volo	SA.1.OPE Implementare il monitoraggio degli esaminatori nell'attività svolta all'estero	N. monitoraggi effettuati	8	
	SA.2.OPE Standardizzazione delle attività addestrative delle DTO	Workshop organizzati	Almeno 1	
OPC Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche	SA.1.OPC Definire un progetto per verifica e monitoraggio e dello stato di avanzamento dei processi di sorveglianza	Stato di avanzamento del documento progettuale	Progetto approvato dal Direttore Centrale	
	SA.2.OPC Definire un progetto per monitoraggio dei carichi di lavoro del personale ispettivo addetto ai processi di certificazione e sorveglianza	Stato di avanzamento del documento progettuale	Progetto approvato dal Direttore Centrale	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CRB - DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE, ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO</b>	C.03.2.CRB Revisione e semplificazione dei processi dell'Ente	Stato avanzamento revisione e semplificazione processi di certificazione e sorveglianza (attività infrastrutturali e aeronautiche)	Processi revisionati e semplificati	
	C.03.1.CRB Partecipazione alla sperimentazione del framework per la gestione strategica delle risorse umane (progetto RIVA Funzione Pubblica)	Fase di avanzamento progetto	Completamento attività 2024	
<b>4 DIREZIONI DI LINEA - 8 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
RBC Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	GS.1.RBC Razionalizzare i flussi di dati necessari alla fatturazione delle prestazioni istituzionali	Stato avanzamento realizzazione analisi requisiti funzionali	Analisi requisiti funzionali realizzata	
	GS.2.RBC Miglioramento indicatore tempestività dei pagamenti	Stato di avanzamento realizzazione sistema di alert contenente informazioni sull'andamento dell'indicatore di tempestività dei pagamenti con dettaglio fatture non elaborate	Sistema di alert fornito alle singole Direzioni	
RRU Direzione Risorse Umane	C.03.1.RRU Sviluppo delle soft skills del personale	Mappatura delle soft skills del personale al fine della definizione dei percorsi formativi individuali	Mappatura effettuata	
	GS.1.RRU Revisione disposizioni conferimento incarichi dirigenziali	Stato avanzamento revisione disposizioni	Disposizione DG su conferimento incarichi dirigenziali	
RSC Direzione Risorse Strumentali e Centrale degli Acquisti	C.03.2.RSC Implementazione di un sistema di gestione della Qualità RSC	Stato avanzamento certificazione processi RSC secondo lo standard ISO-9001	Processi RSC certificati ISO-9001	
	C.03.1.RSC Affidamento a provider individuazione alloggi di servizio per Direttori aeroportuali	Stato avanzamento svolgimento gara	Procedura di gara espletata	
RSL Direzione Sicurezza e Logistica	GS.2.RSL Progetto di digitalizzazione degli archivi cartacei dell'ENAC	Stato di avanzamento realizzazione progetto di digitalizzazione	Progetto di digitalizzazione approvato dal DG	
	GS.1.RSL Attuazione del nuovo sistema di gestione della sicurezza dei luoghi di lavoro	Stato avanzamento richiesta certificazione ISO-45001	Certificazione ISO-45001 richiesta	

## VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CRB



■ PIU' CHE ADEGUATO ■ ECCELLENTE

### 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 l'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 40 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.

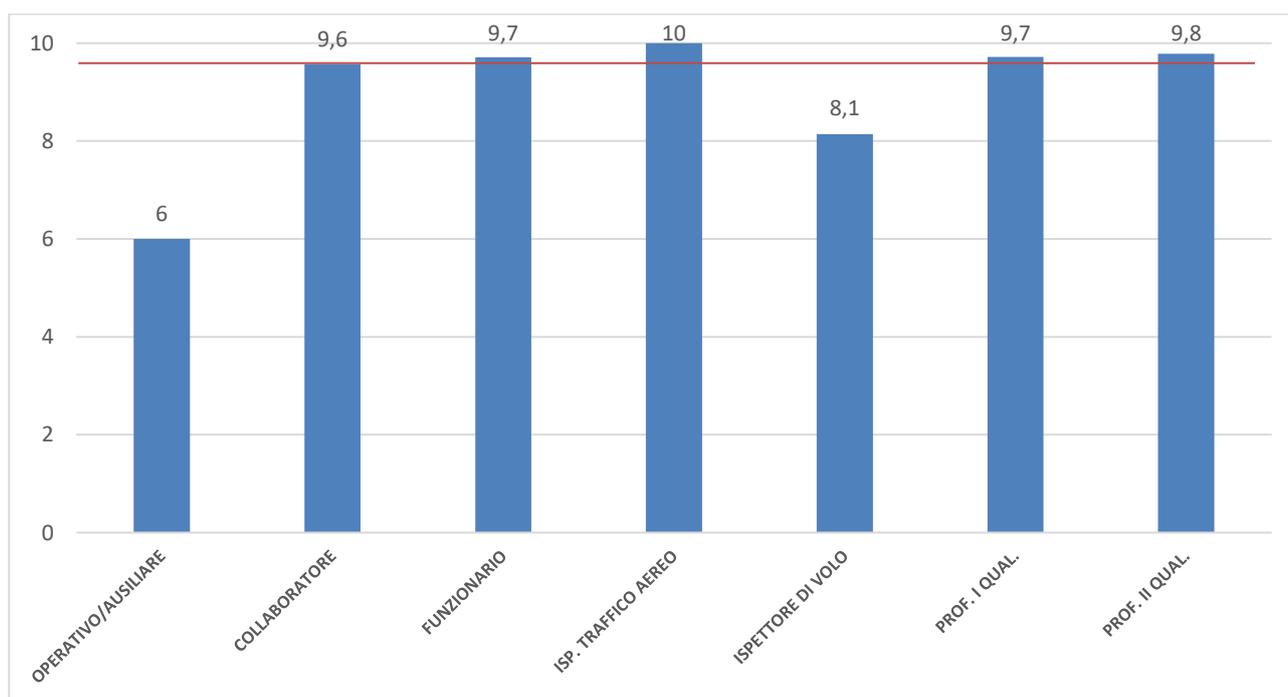
Sono stati gestiti un totale di 881 obiettivi individuali assegnati al personale non dirigente.

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 20 %	da 0 a 1
La percentuale di conseguimento è superiore al 20% e inferiore o uguale al 40 %	da 2 a 3
La percentuale di conseguimento è superiore al 40% e inferiore o uguale al 60%	da 4 a 5
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% e inferiore o uguale a 80%	da 6 a 7
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% e inferiore al 100%	da 8 a 9
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 individuali è pari a 9,6.



## 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** 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.

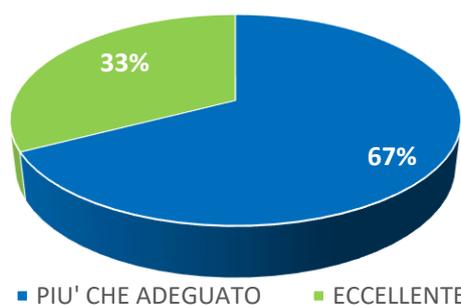
Il **personale dirigenziale** viene collocato in una determinata fascia di riconoscimento economico in funzione degli esiti della valutazione delle performance individuali ed organizzative, prendendo a riferimento le valutazioni relative a obiettivi e competenze di ruolo, trattate con pesi ponderali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

Punteggio complessivo	Giudizio sul conseguimento	Riconoscimento economico
0-1,4	nullo	no
1,5-3,4	non adeguato	no
3,5-5,4	parzialmente adeguato	no
5,5-7,4	adeguato	sì
7,5-9,9	più che adeguato	sì
≥10	eccellente	sì

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



Collocazione personale dirigente nelle fasce di premialità

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).

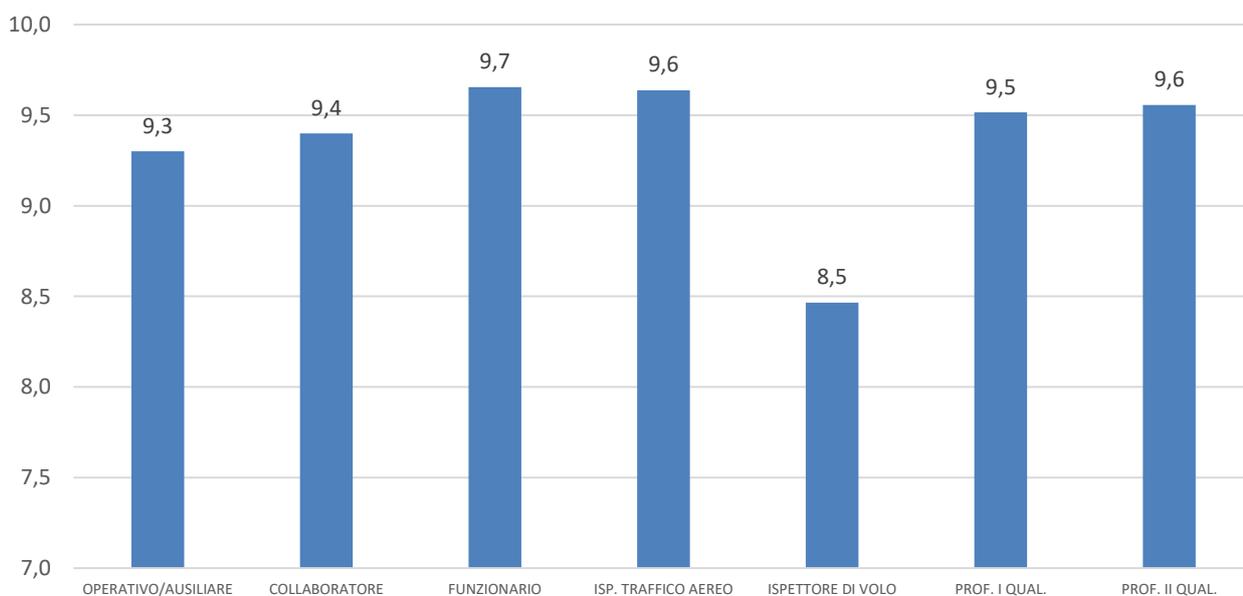
Le fasce premiali sono dimensionate in relazione al punteggio complessivo risultante dalla seguente tabella:

Punteggio complessivo	Fascia premiale
0-1,9	nullo
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

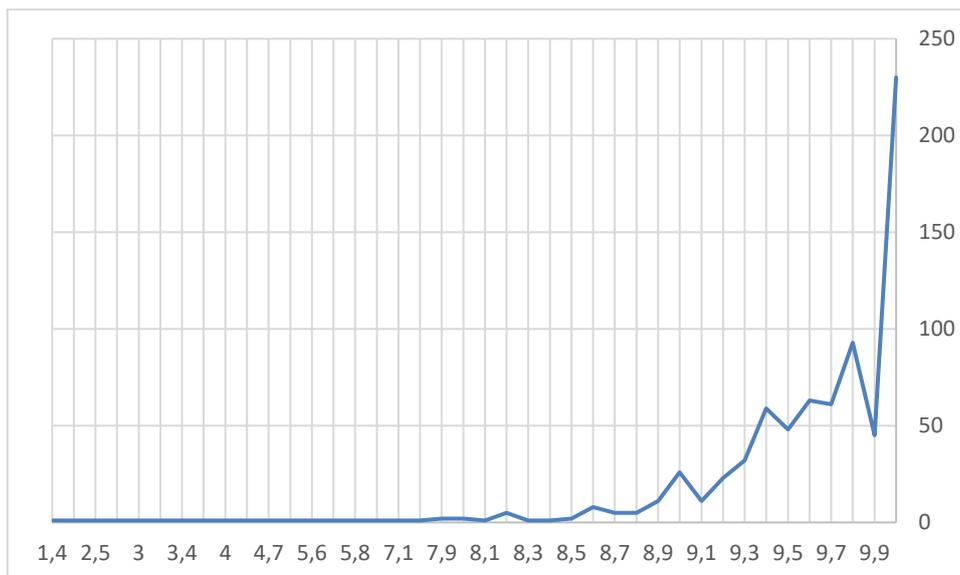
Nella tabella seguente sono riportati i punteggi medi di valutazione individuale

QUALIFICA	Valutazione
OPERATIVO/AUSILIARE	9,3
COLLABORATORE	9,4
FUNZIONARIO	9,7
ISPETTORE TRAFFICO AEREO	9,6
ISPETTORE DI VOLO	8,5
PROF. I QUAL.PROF.	9,5
PROF. II QUALIFICA PROF.	9,6
TOTALE	9,5

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



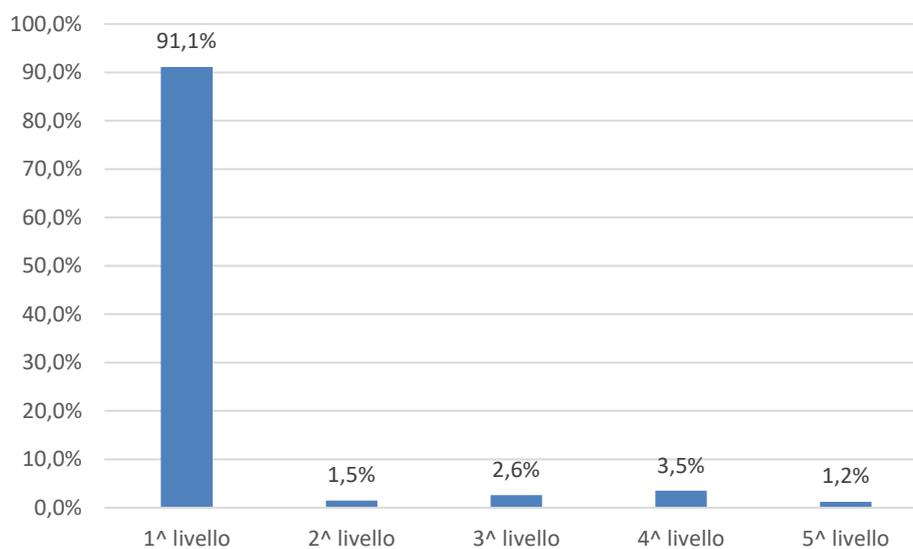
Frequenza valutazione personale non dirigente

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	da 0	a 2

La collocazione del personale non dirigente nelle diverse fasce è illustrata 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, predisponde 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, di norma 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](http://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](http://www.enac.gov.it)

