



RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

2025



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 2025-2027 e il Sistema di misurazione e valutazione della performance - edizione 9 - anno 2025.

Nella presente Relazione sulla performance 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”	11
Area strategica “TUTELA AMBIENTALE”	12
2. Analisi di contesto e delle risorse.....	15
ENAC Servizi S.r.l.	16
Stakeholder	17
Struttura organizzativa e Risorse umane	18
Risorse finanziarie	21
3. Performance organizzativa.....	23
3.1 Obiettivi di valore pubblico	23
3.2 Obiettivi specifici 2025-2027.....	30
3.3 Obiettivi organizzativi di struttura	35
3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi.....	59
4. Performance individuale	63
4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance.....	63
Obiettivi individuali	63
4.2 Valutazione performance individuale e premialità.....	64
5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE	67

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.

Per quanto riguarda i **dati di traffico**, il 2025 si presenta come l'anno del consolidamento strutturale per la rete dei 44 aeroporti italiani aperti al traffico commerciale. Superata definitivamente la fase di recupero post pandemia, il sistema ha registrato volumi importanti, con oltre 229 mln di passeggeri (+5% rispetto all'anno precedente) e 1,2 mln di tonnellate di merci (+2%). In tale contesto di generale espansione, anche i movimenti degli aeromobili (+3%) accompagnano la crescita con un incremento più contenuto rispetto ai passeggeri ma lievemente superiore alle merci, suggerendo un'ottimizzazione del coefficiente di riempimento e un impiego sempre più efficiente della flotta da parte delle compagnie aeree.

PASSEGGERI: In forte aumento del +5% rispetto al 2024 il numero dei passeggeri che hanno usufruito dei servizi trasporto aereo commerciale transitati negli aeroporti italiani da rotte nazionali e internazionali e che sono stati 229.740.546. L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma primo scalo per traffico passeggeri con circa 50,9 milioni e una quota del 22% sul totale del traffico.

TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE PASSEGGERI: Il traffico nazionale, con i suoi 72,5 milioni di passeggeri (pari al 32% del traffico complessivo), mostra volumi sostanzialmente invariati rispetto all'anno precedente. Come primo aeroporto per volumi di traffico si conferma ancora Roma Fiumicino con una quota del 14%, pari a circa 10 milioni di passeggeri. Il traffico internazionale, con 157,2 milioni di passeggeri (pari al 68% del traffico complessivo), è cresciuto del +8% rispetto all'anno precedente.

L'aerea geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l'Unione Europea (43%), con la Spagna primo paese 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, pari a 145,4 mln (+6% vs 2024) mentre il traffico su vettori tradizionali si è attestato al 37%, pari a 84,3 mln di passeggeri (+3% vs 2024).

TRAFFICO CARGO: In espansione i volumi movimentati (+2% vs 2024), trainati dalla componente Extra-UE (+7%): il settore cargo (merci e posta) nel 2025 ha registrato oltre 1,2 milioni di tonnellate movimentate, segnando un incremento del +2% rispetto al 2024. L’aeroporto di Milano Malpensa si conferma lo scalo con maggiori volumi di traffico, con una quota del 61%, pari a oltre 764 mila tonnellate.

TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE CARGO: Il traffico cargo nazionale con circa 72 mila tonnellate (pari al 6% del traffico cargo complessivo) ha registrato una flessione del -8% rispetto al 2024. Come primo aeroporto per volumi di traffico si conferma Milano Malpensa con una quota del 29%, pari a circa 21 mila tonnellate. Il traffico internazionale cargo (UE e Extra-UE) rappresenta la principale componente di traffico, con oltre 1,1 milioni di tonnellate (pari al 94% del traffico cargo complessivo), con volumi in aumento rispetto al 2024, trainati dalla componente Extra-UE (+7%). L’aerea geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l’Extra-UE (69%), mentre il primo paese per volumi è la Germania, con una quota del 13% (pari a

Nei grafici seguenti (fonte: ENAC – Dati di traffico 2025) sono illustrati i dati di traffico 2025 relativi a passeggeri, movimenti e cargo, evidenziandone gli incrementi percentuali rispetto alle annualità precedenti.



TOP 3 AEROPORTI					
	PASSEGGGERI		CARGO		MOVIMENTI
Roma Fiumicino	50.872.356 22% ≈ 0 pt. perc.	Milano Malpensa	764.171 62% ▲ 1 pt. perc.	Roma Fiumicino	322.674 18% ≈ 0 pt. perc.
Milano Malpensa	31.234.229 14% ≈ 0 pt. perc.	Roma Fiumicino	273.444 22% ≈ 0 pt. perc.	Milano Malpensa	226.304 13% ≈ 0 pt. perc.
Bergamo Orio al Serio	16.932.031 7% ▼ 1 pt. perc.	Venezia Tessera	54.900 4% ≈ 0 pt. perc.	Milano Linate	122.247 7% ≈ 0 pt. perc.

TREND STORICO					
Indicatori di traffico	2022	2023	2024	2025	% 2025 vs 2022
Passeggeri (unità)	164.683.229	197.124.658	218.713.879	229.740.546	▲ 39,5%
Cargo (tons)	1.076.284	1.061.669	1.213.246	1.242.360	▲ 15,4%
Movimenti (unità)	1.482.932	1.613.806	1.731.243	1.785.133	▲ 20,4%

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), 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 crescente commercializzazione dello spazio e l'avvento della **New Space Economy** richiedono la disponibilità di spaziorporti per gestire veicoli orbitali e suborbitali, infrastrutture ora riconosciute dal Regolamento UE 2024/1679 all'interno delle reti TEN-T per supportare trasporti avanzati come i voli supersonici e ipersonici.

In Italia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato l'aeroporto di Taranto-Grottaglie come primo spaziorporto nazionale strategico, e l'ENAC ha attivamente contribuito alla regolamentazione del settore emanando la terza edizione del Regolamento spaziorporti nel 2023 e collaborando dal 2025 alla stesura del relativo DPCM previsto dalla legge spaziale nazionale.

Per concretizzare le operazioni, l'ENAC ha siglato un accordo con l'operatore statunitense Virgin Galactic per uno studio di fattibilità tecnica focalizzato sull'adeguamento delle infrastrutture di Grottaglie, la cui prima fase dovrebbe concludersi a metà del 2026.

Questo studio vede il coinvolgimento di un gruppo di lavoro dedicato e di una specifica Task Force, composta da ENAC, Vigili del Fuoco e Aeroporti di Puglia, quest'ultimo in veste di gestore aeroportuale, potenziale operatore dello spaziorporto e stazione appaltante.

Parallelamente, è stato sviluppato, in collaborazione con importanti stakeholder nazionali, il Regolamento per la Gestione dello Spazio Aereo per le Operazioni ad Alta Quota, Suborbitali, di Lancio e Rientro; la sua adozione, rinviata al 2026, regolerà l'accesso sicuro ed equo allo spazio aereo in linea con i futuri orientamenti ICAO.

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 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 Mobilità Aerea Avanzata (AAM - Advanced Air Mobility) ha vissuto nel 2025 un'intensa fase di lavoro volta a dare seguito concreto alle pianificazioni strategiche, gettando le basi necessarie per l'implementazione dei

futuri servizi e delle relative infrastrutture. Il 2025 ha segnato un ulteriore passo nel consolidamento dell'ecosistema della mobilità aerea innovativa attraverso l'attivazione di ambienti controllati, la formalizzazione di partenariati strategici e un'attenta analisi di metà percorso per allineare la visione del settore alle dinamiche di mercato in continua evoluzione.

L'integrazione della componente *unmanned* nel sistema di trasporto aereo non rappresenta più solo una sfida tecnologica, ma una realtà su cui ENAC sta lavorando per rispondere a bisogni sociali emergenti, come la logistica sanitaria, il monitoraggio del territorio e l'efficienza dei trasporti multimodali.

La sfida per ENAC, nel suo ruolo di Autorità di regolamentazione e facilitatore dell'innovazione, è stata quella di supportare l'evoluzione del contesto normativo coerentemente con lo sviluppo tecnologico, garantendo un ambiente operativo sicuro e supportando gli operatori nel percorso di validazione dei modelli di business. In linea con il Piano Strategico Nazionale AAM 2021-2030, l'impegno dell'Ente si è concentrato su azioni concrete volte a rendere l'ecosistema italiano un punto di riferimento internazionale.

In questo contesto, ENAC ha svolto durante il 2025 un ruolo di primaria importanza, articolato sui seguenti pilastri strategici:

Istituzione del primo U-Space in Europa: un importante elemento abilitante è stato raggiunto all'inizio del 2025 con l'istituzione in Italia del primo U-space europeo e la certificazione di D-Flight quale U-space Service Provider (USSP) ai sensi del Regolamento (UE) 2021/664, traguardo che permette l'integrazione sicura e automatizzata dei droni in porzioni di spazio aereo dedicate, fornendo il necessario supporto tecnologico per gestire volumi crescenti di traffico UAS.

Regolamentazione: ENAC ha assicurato costante e attiva partecipazione ai tavoli di lavoro internazionali (ICAO), europei (EASA, ECAC, ADCO UAS) e nazionali, per sviluppare e armonizzare metodi di rispondenza e procedure

Implementazione di Sandbox regolamentari e tecnologiche: è stato ulteriormente sviluppato il sistema delle "sandbox" sperimentali, ambienti protetti in cui operatori e startup possono testare tecnologie e servizi innovativi in condizioni reali ma controllate. Questa iniziativa ha permesso di validare processi operativi e di sicurezza, raccogliendo dati essenziali per il futuro sviluppo normativo, in particolare nel campo della logistica sanitaria e per lo sviluppo del concetto "one to many", elemento chiave ai fini della scalabilità economica.

Sviluppo di accordi istituzionali e territoriali: ENAC ha formalizzato importanti accordi di cooperazione tecnico-scientifica sia a livello nazionale che locale. Tra questi, spicca il protocollo d'intesa siglato a ottobre 2025 con AGEA, finalizzato all'integrazione di droni e intelligenza artificiale per il monitoraggio del territorio agricolo. Parallelamente, l'intesa con la Regione Veneto e il Gruppo SAVE ha dato impulso allo sviluppo della tecnologia di propulsione dei droni a idrogeno verde, un progetto d'avanguardia che mira a creare un ecosistema completo, integrando la produzione locale di energia pulita con la logistica sanitaria e il trasporto merci avanzato. Significativa anche la collaborazione con il MIMIT e l'Agenzia delle Dogane per uniformare i controlli, specialmente sulle importazioni.

Valutazione "mid-term" del Piano Strategico Nazionale: A dicembre 2025, ENAC ha completato un'analisi strutturata dello status di attuazione delle azioni contenute nel Piano Strategico Nazionale (2021-2030). Questa valutazione di metà periodo ha permesso di mappare il grado di avanzamento delle azioni programmate, identificare le criticità incontrate e ottimizzare la pianificazione delle attività per il quinquennio successivo, al fine di assicurare che la roadmap rimanga aderente alle reali evoluzioni tecnologiche e di mercato.

Autorizzazioni e sorveglianza nel domino delle operazioni con UAS: nel 2025 è proseguita una intensa, e sempre crescente, attività relativa ai processi autorizzativi per le operazioni in categoria specifica e per le associazioni e i club di aeromodellismo ai sensi dell'Art. 16 del Reg. (UE) 2019/947, e il consolidamento della sorveglianza delle Entità Riconosciute per l'addestramento dei piloti UAS. In virtù delle limitate risorse disponibili la priorità è stata assegnata ai procedimenti autorizzativi, a discapito della sorveglianza sulle operazioni disciplinate dalle dichiarazioni agli scenari standard.

Vigilanza di Mercato dei droni: Nel corso del 2025, ENAC ha consolidato il proprio ruolo di Autorità di Notifica e di Vigilanza di Mercato per i droni (UAS), assicurando la conformità alle normative europee (Regolamenti UE 2019/945 e 2019/1020) in materia di sicurezza e tracciabilità. Eseguite ispezioni sul mercato, affiancato Accredia nelle valutazioni di enti (RINA, ECM), sviluppate procedure di test per validare i requisiti di prodotto, dialogato con i maggiori produttori mondiali per la corretta applicazione dei regolamenti

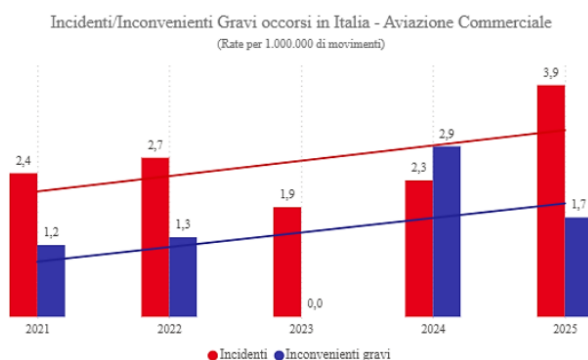
Le sfide future restano complesse, legate principalmente all'integrazione su larga scala dei servizi aerei innovativi e alla scalabilità delle operazioni. La strategia di dialogo costante con i territori e l'impegno profuso nella valutazione periodica del Piano Nazionale confermano l'ENAC come pilastro indispensabile per una mobilità aerea che sia, al contempo, tecnologica, sicura, sostenibile e al servizio del cittadino.

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 2025"

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 2025](#) analizza i dati del periodo 2020-2025. 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.

Oltre all'andamento degli SPIs sono pubblicate altre analisi di dati inerenti a:

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

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 2025 è stata effettuata la valutazione dell'impatto operativo del Sistema SPIA (Sistema Programmazione Ispezioni Aeroportuali), strumento 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.

A seguito della valutazione dell'impatto operativo del sistema SPIA, sono state rilevate e sanate alcune incongruenze e distorsioni, oltre a piccoli errori e refusi nella reportistica.

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.

Per l'ENAC, l'implementazione della normativa NIS (in particolare la Direttiva NIS 2, che aggiorna la precedente NIS 1) è considerata un pilastro strategico fondamentale che si intreccia direttamente con il Regolamento Part IS.

Ai sensi della Direttiva (UE) 2022/2555 (NIS 2), l'ENAC è classificato come "Ente Centrale della Pubblica Amministrazione" e viene identificato a tutti gli effetti come un Soggetto Essenziale.

L'implementazione della NIS 2 nel comparto del trasporto aereo impatta direttamente una serie di attori chiave vigilati dall'Ente, tra cui Vettori, Gestori aeroportuali, Operatori, e impone all'ENAC l'adozione di misure tecniche, operative e organizzative proporzionate per gestire i rischi informatici e ridurre al minimo l'impatto di eventuali incidenti.

Gli adempimenti chiave riguardano un'adeguata e periodica valutazione dei rischi informatici, la definizione di procedure per la segnalazione degli incidenti di sicurezza informatica, l'implementazione di strumenti che agevolino la condivisione delle informazioni sulla cybersicurezza a livello sistemico.

I principali traguardi raggiunti dall'Ente nel 2025 sono i seguenti.

Attuazione della normativa comunitaria (EASA Part-IS e NIS2):

Nel 2025 ENAC ha raggiunto al 100% l'obiettivo organizzativo per l'implementazione dei requisiti derivanti dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2023/203 (EASA Part-IS), completando la redazione della Matrice di Rispondenza (*Compliance Matrix*) dell'Ente rispetto all'Annex I [Part-IS.AR].

In pool di esperti interni è stato individuato per definire, in collaborazione strategica con l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale – ACN, l'architettura dell'Information Security Management System (ISMS) e di pianificare i futuri audit di sicurezza informatica sulle organizzazioni certificate del Paese.

Inoltre, è stata introdotta, all'interno della piattaforma ECCAIRS 2, la nuova sezione "Information Security", permettendo la raccolta sistematica, standardizzata e centralizzata degli eventi e delle minacce cyber nell'aviazione civile.

Piano Innovazione Tecnologica e Sostenibilità Energetica (PITSE) 2026-2028)

Il Piano PITSE (2026-2028) conferma la cybersecurity quale aspetto fondamentale delle strategie dell'ENAC, al fine di proteggere non solo le attività dell'ente ma l'intero settore del trasporto aereo. Il percorso si collega direttamente all'attività svolta nel 2025 per adeguare l'Ente alle severe normative europee sulla protezione dei dati.

Sul fronte interno, l'ENAC ha adottato il modello "Zero Trust", un approccio moderno basato sul principio della massima prudenza, in cui nessun utente o dispositivo viene considerato sicuro in automatico. Questo sistema serve a proteggere l'enorme patrimonio informativo dell'Ente, composto da 196 banche dati, e si avvale di un motore intelligente basato su intelligenza artificiale. Grazie a questa tecnologia predittiva, l'ENAC sarà in grado di neutralizzare le anomalie in anticipo e, in caso di attacco grave, garantire il ripristino completo dei sistemi informatici critici in sole 12 ore, superando le vulnerabilità del passato.

Sul fronte esterno e del volo del futuro, l'impegno si focalizza sulla regolamentazione delle nuove tecnologie. Da un lato, l'Ente ha avviato uno studio specifico per individuare e prevenire i rischi informatici legati agli spazioporti, ponendo le basi per le future linee guida di sicurezza nei regolamenti spaziali; dall'altro, sono state già definite le regole per proteggere dai pirati digitali il comparto dei droni e la nuova mobilità aerea urbana, introducendo sia contromisure per bloccare i velivoli non autorizzati, sia sistemi per evitare il cyber-sabotaggio dei mezzi in volo.

Grazie a questi interventi, ENAC consolida la propria transizione verso un modello operativo risk-based resiliente, allineando l'aviazione civile italiana ai più stringenti standard di protezione contro la guerra ibrida e le minacce informatiche globali.

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 2025 è stato elaborato il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA), documento di indirizzo politico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale italiano, con un orizzonte temporale proiettato dal 2026 al 2035.

Il suo fine principale è potenziare la competitività economica del Paese, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci e guidare la transizione ecologica e digitale del settore, integrando gli aeroporti in una rete di trasporto intermodale, riducendo le disuguaglianze territoriali.

Il Piano si ispira ai seguenti principi generali:

- Raggiungimento di emissioni zero al 2050, promozione di carburanti alternativi e contenimento dell'inquinamento acustico.
- Ottimizzazione e ammodernamento delle infrastrutture già esistenti
- Superamento del vecchio concetto di regionalità a favore di 13 sistemi integrati aeroportuali basati sulla collaborazione e sulla gestione sinergica dei flussi di traffico.
- Intermodalità e Accessibilità.
- Digitalizzazione e Centralità del Passeggero.

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.

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

Nel corso del 2025 l'ENAC ha proseguito il proprio impegno nel rafforzamento delle misure e dei controlli a tutela dei diritti dei passeggeri e della qualità dei servizi aeroportuali, in linea con la normativa nazionale ed europea di settore e con gli standard previsti per i gestori e i vettori aeroportuali.

L'attività si è concentrata sul rafforzamento delle azioni di vigilanza e controllo finalizzate a verificare il rispetto degli obblighi posti a carico degli operatori del settore.

Nel corso dell'anno l'Ente ha seguito attivamente le attività nazionali ed europee relative all'evoluzione della disciplina sui diritti dei passeggeri, partecipando ai confronti istituzionali finalizzati alla revisione del quadro regolatorio europeo (Regolamento CE 261/2004, Regolamento “Omnibus”). L'attività svolta ha contribuito a

rappresentare le esigenze del sistema del trasporto aereo sia nazionale che internazionale, nell'ottica del bilanciamento degli interessi di tutti gli stakeholders, nei principali tavoli di discussione dedicati con attenzione anche allo sviluppo della intermodalità.

L'Ente ha inoltre dedicato una parte significativa delle proprie attività al rafforzamento delle misure volte a garantire l'accessibilità del trasporto aereo e la piena inclusione delle persone con disabilità e a mobilità ridotta. In tale ambito ha coordinato i lavori del Tavolo Tecnico Permanente ENAC per la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità, partecipando, altresì, ai gruppi di lavoro promossi a livello europeo ed internazionale. Particolare attenzione è stata riservata ai temi dell'accessibilità per le persone nello spettro autistico, delle disabilità uditive e del miglioramento delle procedure di pre-notifica dell'assistenza.

È proseguita la collaborazione con amministrazioni pubbliche (MIT, Ministero per le Disabilità, ART), organismi nazionali (ECCNet) e internazionali (ECAC, ACI, EASA ICAO), associazioni rappresentative delle persone con disabilità, gestori aeroportuali e vettori aerei. Il confronto sviluppato nell'ambito del Tavolo Tecnico Permanente (PRM) e delle iniziative interistituzionali dedicate alla mobilità e all'accessibilità ha contribuito alla condivisione di esperienze consentendo anche soluzioni orientate al miglioramento della qualità dei servizi e all'effettiva tutela dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta.

Le attività realizzate nel 2025 hanno contribuito a rafforzare il ruolo dell'ENAC quale punto di riferimento nazionale ed europeo per la promozione dell'accessibilità, la tutela dei diritti dei passeggeri e il miglioramento continuo della qualità dei servizi nel trasporto aereo, consolidando il dialogo con gli stakeholder e favorendo l'adozione di soluzioni orientate alla centralità del passeggero.

Area strategica “TUTELA AMBIENTALE”

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

Obiettivo specifico TA.VP4.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.

ICAO - International Civil Aviation Organisation

In ambito internazionale, l'ENAC partecipa ai programmi ambientali in sede ICAO e si impegna nell'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, per quanto di responsabilità del trasporto aereo.

Il 2025 è stato contrassegnato dal prosieguo delle attività di implementazione di LTAG (*Long term aspirational goal for CO₂ emissions reduction in International Aviation*) con l'obiettivo a lungo termine di riduzione delle emissioni di CO₂ e di quelle derivanti dai risultati della precedente CAAF/3 (Conferenza sui carburanti alternativi in Aviazione). In entrambi i contesti, rimane dominante la trattazione del *deployment* dei SAF (*Sustainable Aviation Fuels*), unico strumento disponibile, allo stato attuale, per garantire la misurabilità dei livelli di riduzione delle emissioni di CO₂ a carico del trasporto aereo e, conseguentemente, dell'impatto che ha sul cambiamento climatico.

Il 2025 è stato anche contrassegnato dall'attività del CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*) sullo standard duale (*Noise* e CO₂) che rivedrà sia sugli aeromobili in progettazione sia in quelli in esercizio i requisiti necessari di *compliance* con i parametri elaborati in sede CAEP ICAO.

A tal riguardo si segnala l'azione svolta da ENAC in rappresentanza dell'Italia, in coordinamento con la delegazione della Francia, al fine di determinare l'approvazione di talune importanti modifiche, in linea con il testo dell'Annesso XVI ICAO che consentano di far rientrare il velivolo ATR 72 tra quelli rispondenti ai criteri di massima approvati.

Parimenti, grande attenzione è stata data al rinnovato interesse per l'elaborazione di uno standard *Noise* e CO₂ sui velivoli supersonici.

All'inizio del 2025 è stato pubblicato il *"2024 Italy Action Plan on CO₂ Emissions Reduction"* - Ed. 5, che, coerentemente con quanto prescritto dalle linee guida dell'ICAO e dell'ECAC (*European Civil Aviation Conference*) - fornisce scenari previsionali circa l'impatto dell'aviazione internazionale sulle emissioni di CO₂ e sulle possibili mitigazioni fino al 2050: il documento quantifica i benefici delle misure di mitigazione necessarie per fronteggiare l'aumento delle emissioni generato dal crescente traffico aereo, sottolineando in modo particolare quelli derivanti dal rinnovo delle flotte e dai SAF, i quali avranno sempre più peso nel lungo periodo sotto la spinta del Regolamento (UE) 2023/2405 *"ReFuelEU Aviation"*.

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Il CORSIA è uno schema internazionale di compensazione e riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'Aviazione Civile previsto dalla Risoluzione ICAO A39-3 adottata dalla trentanovesima Assemblea generale ICAO nell'ottobre 2016.

L'ENAC, in qualità di Focal Point nazionale presso l'ICAO, è responsabile dell'attuazione dello schema CORSIA in Italia. Nel corso del 2025, l'Ente ha adempiuto agli obblighi previsti dallo Standard ICAO, tra cui: la trasmissione dei dati relativi agli operatori aerei italiani al database ICAO; il calcolo dei requisiti di compensazione individuali per ciascun operatore; nonché la predisposizione e comunicazione dell'elenco degli operatori e dei verificatori assegnati all'Italia per l'anno.

Unione Europea

In contesto europeo, anche nel 2025 sono proseguiti i lavori per l'implementazione del pacchetto di misure denominato *"Fit for 55"* pubblicato dalla Commissione Europea nel 2021 con l'obiettivo di ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di gas serra, tramite l'applicazione di strumenti normativi di tipo tecnico-economico. In particolare, per quanto attiene al settore del trasporto aereo, l'ENAC si è dedicata all'implementazione della Direttiva (UE) 2023/958 (ETS) e del Regolamento (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation).

EU-ETS (European Union - Emissions Trading System)

L'*European Union Emissions Trading System* (EU-ETS) è il Sistema Europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, introdotto con Direttiva 2003/87/CE (Direttiva ETS),

Il Comitato ETS, istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, è l'Autorità Nazionale competente per l'attuazione della Direttiva ETS. L'ENAC partecipa attivamente ai lavori del Comitato ETS, con la nomina di propri rappresentanti nel Comitato e nella Segreteria Tecnica dello stesso.

Nel 2025 l'ENAC, in collaborazione con il MASE, ha portato avanti, nel pieno rispetto degli impegni assunti, tutte le attività di cui all'Accordo con il predetto Dicastero, finalizzato a dicembre 2024, che disciplina il supporto tecnico fornito dal personale dell'Ente alle attività del Comitato ETS. Tra i compiti svolti dal personale ENAC rientrano, tra gli altri:

- predisposizione di tutte le istruttorie e delibere presentate al Comitato ETS per la parte aviazione, nel rispetto della *compliance* con la direttiva ETS e il D.Lgs. 47/2020;
- nuove istruttorie per l'approvazione dei piani di monitoraggio, che dal 1° gennaio 2025 prevedono anche l'inserimento del monitoraggio e dal 2025 del reporting delle emissioni non-CO₂;
- partecipazione, per conto del MASE, ai gruppi di lavoro europei (ETS *Compliance Forum*, in particolare la *Task Force Aviation*) che si occupano di ETS, CORSIA, carburanti sostenibili e effetti delle emissioni non-CO₂;
- attività necessarie al soddisfacimento delle raccomandazioni dello Standard ICAO sul CORSIA, così come recepito dalla Direttiva ETS, di cui l'ENAC è Focal Point all'ICAO, e responsabile principale per l'Italia;
- supporto giuridico sugli aspetti legati all'interpretazione della normativa di settore in ambito ETS sia unionale che nazionale e all'analisi giuridica funzionale all'implementazione della legislazione europea e al suo recepimento a livello nazionale;
- la predisposizione di pareri tecnici;
- la gestione dei rapporti con gli operatori aerei.

ReFuelEU Aviation

L'ENAC è stato indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Autorità Nazionale Competente in tema di vigilanza e controllo dell'effettivo rispetto delle previsioni contenute nel Regolamento *"ReFuelEU Aviation"*.

Aviation”, sia in tema di SAF, che come promotore di misure volte a contrastare la pratica del cosiddetto *tankering*, che, a fronte di un risparmio economico per gli operatori aerei, comporta maggiori consumi di carburanti e quindi maggiori emissioni di CO₂.

Nel corso del 2025, si è dato seguito a tutte le attività relative all’attivazione delle procedure di reporting da parte dei soggetti coinvolti dall’applicazione del Regolamento ReFuelEU Aviation.

Nello spirito che contraddistingue l’azione di ENAC nel settore ambientale, e non solo, sono stati invitati tutti gli stakeholder dell’Osservatorio Nazionale sui SAF al fine di rendere chiara e trasparente la procedura amministrativa posta in essere per dare attuazione al citato regolamento UE da parte dell’Ufficio ANC. Trattandosi di una normativa nuova, il confronto con tutti i soggetti coinvolti è un passaggio fondamentale, prodromico alla corretta azione amministrativa di ENAC. A ciò si aggiunga che ENAC ha preso parte alla stesura del decreto legislativo n. 187/2025 relativo alle sanzioni da applicare in caso di mancato adempimento degli obblighi previsti, per ciascuno dei soggetti coinvolti (OA , AFS e Società di gestione).

ECAC (European Civil Aviation Conference)

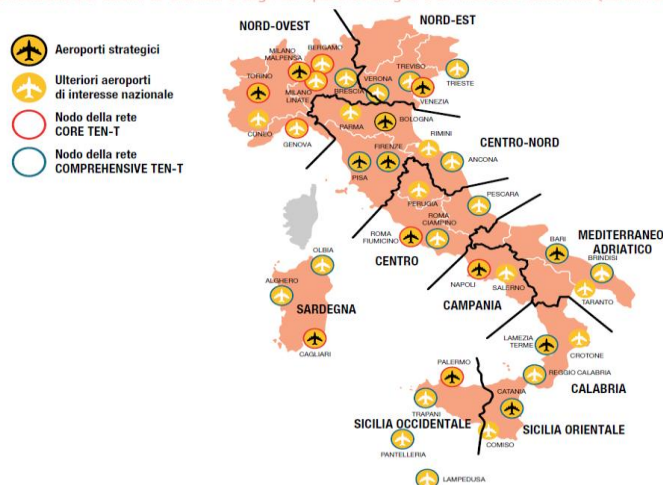
In sede ECAC, l’ENAC partecipa al gruppo ambientale dedicato (EAEG - European Aviation Environmental Group) che tratta sostanzialmente argomenti speculari a quelli trattati nel CAEP ICAO.

L’obiettivo del gruppo è sostenere sia l’implementazione degli standard ICAO nei Paesi della Conferenza, sia veicolare, in sede ICAO, le priorità stabilite dal *Green Deal* europeo e dalla legislazione europea afferente agli obiettivi di riduzione dell’impatto delle attività umane sul clima, nello specifico del Trasporto Aereo.

2. Analisi di contesto e delle risorse

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

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



fonte: Sito www.enac.gov.it

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

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

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

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

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

- **SAFETY (SA)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche
- **SECURITY (SE)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite
- **EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI (EQ)** → Attività ed azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale / Attività ed azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo ed aeroportuali ed alla tutela dei diritti del Passeggero
- **TUTELA DELL'AMBIENTE (TA)** → Attività ed azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente
- **TRASVERSALE (TR)** → Attività ed azioni che interessano trasversalmente più aree strategiche;
- **GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO (GS)** → Attività ed azioni tese alla organizzazione, gestione e valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale.

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

ENAC Servizi S.r.l.

ENAC Servizi è la società in house dell'ENAC nata per supportare lo sviluppo e la valorizzazione del sistema aeroportuale italiano, con particolare attenzione agli aeroporti territoriali, alla mobilità aerea regionale e all'innovazione 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.

Costituita il 31 marzo 2022, opera attualmente nell'ambito delle attività affidate dall'ENAC attraverso il Contratto di Programma sottoscritto a luglio 2025, contribuendo alla gestione, riqualificazione e sviluppo di infrastrutture aeroportuali distribuite sul territorio nazionale.

La visione che guida la Società si basa su un'idea evolutiva dell'aeroporto: non solo infrastruttura tecnica, ma nodo di connessione, spazio aperto al territorio e piattaforma per servizi, innovazione, formazione e mobilità sostenibile.

ENAC Servizi opera nei settori della gestione aeroportuale, dello sviluppo infrastrutturale, della formazione e della divulgazione della cultura aeronautica.

Le attività della Società comprendono la gestione di aeroporti territoriali e infrastrutture strategiche per la mobilità regionale, la realizzazione di opere pubbliche aeroportuali, lo sviluppo di progetti legati alla sostenibilità e all'innovazione tecnologica, oltre a iniziative dedicate alla formazione specialistica e alla diffusione della cultura del volo.

L'azione di ENAC Servizi si inserisce nel percorso di evoluzione della mobilità aerea regionale e nella valorizzazione degli aeroporti territoriali come infrastrutture integrate con il tessuto economico, sociale e produttivo dei territori.

Particolare attenzione è rivolta ai temi della sostenibilità ambientale, della semplificazione operativa, dell'accessibilità e dello sviluppo di nuovi modelli di mobilità aerea.

Gestione degli aeroporti

ENAC Servizi gestisce direttamente l'Aeroporto di Pantelleria e coordina la gestione tecnico-economica di aeroporti demaniali dedicati prevalentemente all'aviazione generale, distribuiti sul territorio nazionale.

La rete degli aeroporti territoriali rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità regionale, il collegamento delle aree interne e insulari e lo sviluppo della Regional Air Mobility (RAM).

Le attività comprendono la gestione delle infrastrutture aeroportuali, la manutenzione e l'ammodernamento degli scali, la valorizzazione degli asset demaniali e il coordinamento di servizi e funzioni operative attraverso un modello di gestione unitaria di rete.

Nell'ambito dei progetti di riqualificazione, gli aeroporti vengono sviluppati come spazi multifunzionali aperti al territorio, capaci di integrare attività aeronautiche, servizi, iniziative culturali e nuove forme di fruizione pubblica.

Tra gli obiettivi rientrano anche la riduzione dell'impatto ambientale delle infrastrutture, l'efficientamento energetico e l'introduzione di tecnologie innovative a supporto della gestione aeroportuale.

Sviluppo della mobilità

ENAC Servizi opera nell'ambito dello sviluppo della mobilità aerea regionale, promuovendo un modello di trasporto integrato con le altre reti di collegamento nazionali e territoriali.

Le attività riguardano la valorizzazione degli aeroporti territoriali come nodi di connessione tra territori, sistemi produttivi, turismo e servizi, con particolare attenzione alle aree meno servite dalle infrastrutture tradizionali.

Lo sviluppo della Regional Air Mobility (RAM) si inserisce in una prospettiva orientata all'intermodalità, all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità ambientale, anche attraverso l'introduzione di nuove soluzioni legate all'Advanced Air Mobility (AAM) e alla Urban Air Mobility (UAM).

In questo contesto, gli aeroporti territoriali sono destinati ad assumere un ruolo sempre più centrale nei collegamenti a corto raggio, nei servizi logistici e sanitari e nelle nuove forme di mobilità aerea sostenibile.

Divulgazione della cultura aeronautica

La divulgazione della cultura aeronautica rappresenta uno degli ambiti di attività di ENAC Servizi Aeroporti, attraverso iniziative dedicate alla formazione, all'orientamento e alla diffusione delle competenze legate al mondo dell'aviazione civile.

Le attività formative sono rivolte sia al personale tecnico e specialistico sia a soggetti esterni, con programmi dedicati ai temi della sicurezza, dell'innovazione tecnologica, della qualità e dell'evoluzione normativa del settore aviation.

La Società opera inoltre nello sviluppo di strumenti divulgativi e contenuti informativi finalizzati a rendere i temi dell'aviazione più accessibili a pubblici differenti, con particolare attenzione alle nuove generazioni.

Il piano operativo e strategico di ENAC Servizi S.r.l. per l'anno 2025 ha registrato il pieno conseguimento degli obiettivi assegnati per l'anno 2025 dal Socio unico ENAC alla società in house ENAC Servizi S.r.l., consolidando il percorso di sviluppo societario attraverso il raggiungimento di target misurabili e orientati all'efficienza gestionale.

Gli obiettivi sono riportati di seguito.

OBIETTIVI 2025	KPI	TARGET
Completamento fase di start-up	Mappatura di tutte le concessioni e sub concessioni	Documento contenente la mappatura approvato dal Socio Unico
Dotarsi di dispositivi per la gestione amministrativa	Protocolli per acquisizione beni e servizi	Protocolli approvati dal Socio Unico

Il primo obiettivo nasceva dalla necessità, derivante dall'articolo 6 del Contratto di Programma ENAC-ENAC Servizi S.r.l., di centralizzare e standardizzare il monitoraggio dei rapporti giuridici ed economici legati alle sub-concessioni aeroportuali.

L'attività ha condotto alla mappatura analitica di 152 rapporti concessori attivi sugli scali demaniali in gestione totale. Sotto il profilo tecnologico, è stato implementato un cruscotto per il monitoraggio automatico delle scadenze a meno di 90 giorni. L'analisi ha inoltre consentito di tracciare una chiara segmentazione delle tipologie di canone su scala nazionale.

Il secondo obiettivo rispondeva alla crescente complessità derivante dalla gestione del network degli aeroporti territoriali e del Programma Pluriennale delle Opere Pubbliche (PPO), nonché agli obblighi di rendicontazione verso il controllo analogo di ENAC. Il target, focalizzato sull'adozione di protocolli per l'acquisizione di beni e servizi e sulla definizione dei sistemi informatici aziendali ai sensi dell'articolo 15 del Contratto di Programma, è stato traguardato con successo attraverso l'Implementazione del sistema ERP e lo Sviluppo della Business Intelligence.

Stakeholder

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

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

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

- Normatori
 - o Referenti Istituzionali
 - o Regolatori
- Operatori del settore dell'aviazione civile
 - o Fornitori di beni / servizi
 - o Associazioni di Settore
 - o Dipendenti
- Beneficiari
 - o Utilizzatori/beneficiari ultimi dei Servizi di ENAC.

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

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

Struttura organizzativa e Risorse umane

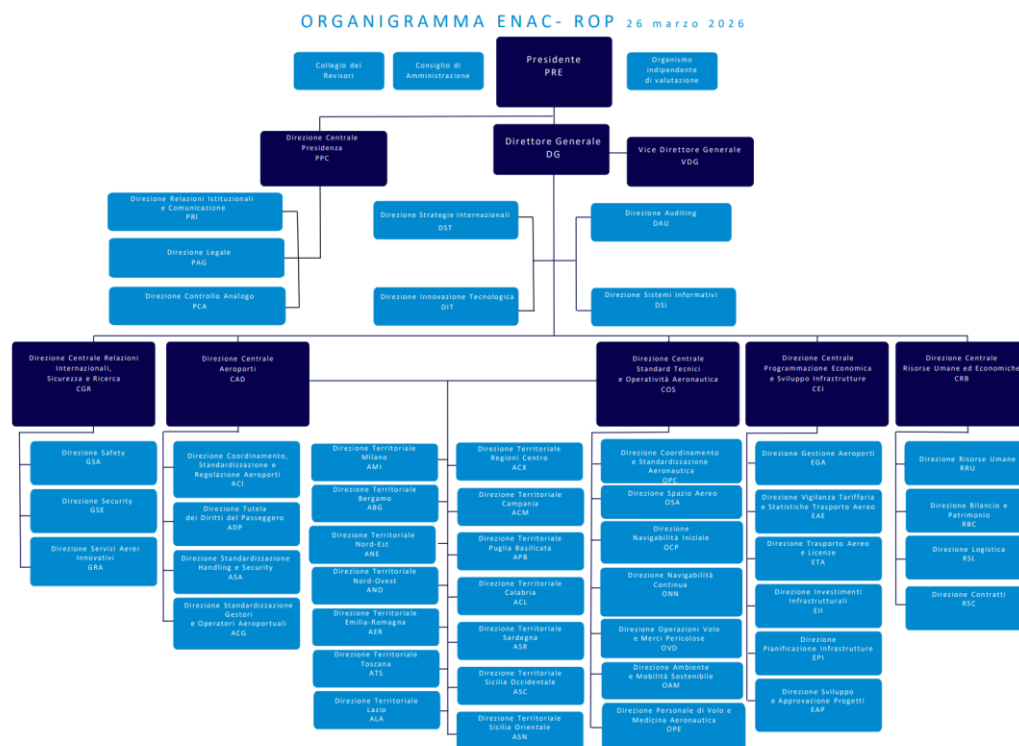
Al fine di definire in modo puntuale gli ambiti di competenza in materia aeroportuale, infrastrutturale e aeronautica, si è reso necessario procedere alla revisione del Regolamento dell'Organizzazione e del Personale.

Sono stati individuati i riporti funzionali delle Direzioni Territoriali alle Direzioni Centrali competenti per i rispettivi ambiti.

In particolare, le Direzioni Territoriali riportano gerarchicamente e funzionalmente alla Direzione Centrale Aeroporti CAD per le attività aeroportuali e infrastrutturali, mentre riportano funzionalmente alla Direzione Centrale Standard Tecnici e Attività Aeronautiche COS per le attività aeronautiche.

La valutazione della performance individuale dei Direttori Territoriali è effettuata dal Direttore Centrale CAD e, per la parte aeronautica, dal Direttore Centrale COS, secondo le percentuali definite nel Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance individuale e organizzativa dell'ENAC.

Infine, sono state riformulate le denominazioni di alcune Direzioni al fine di agevolarne una più immediata individuazione anche da parte degli Stakeholder, nonché di consentire una più adeguata traduzione in lingua inglese.



L'organizzazione dell'ENAC alla data del 31 dicembre 2025 risulta costituita da 53 Direzioni, la cui consistenza media è pari a 15,3 unità di personale.

Si rappresenta di seguito la situazione del personale in servizio al 31 dicembre 2025 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.

Personale in servizio al 31/12/2025					
Dirigenti	Professionisti Laureati	Professionisti Diplomati	Amministrativi e operativi	Ispettori di volo e traffico aereo	Totale
50*	222	8	483	48	811

* di cui 4 a tempo determinato e 3 in aspettativa/fuori ruolo

Suddivisione per genere		%
Donne	314	38,7
Uomini	497	61,3
Totale	811	

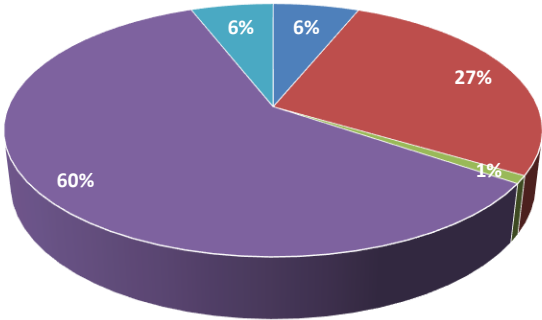
Fasce di Età	anni	Donne	%	Uomini	%	Totale	%
	< 30	7	2,2	10	2,0	17	2,1
	31-40	68	21,7	87	17,5	155	19,1
	41-50	89	28,3	102	20,5	191	23,6
	51-60	84	26,8	151	30,4	235	29,0
	>60	66	21,0	147	29,6	213	26,3
		314		497		811	

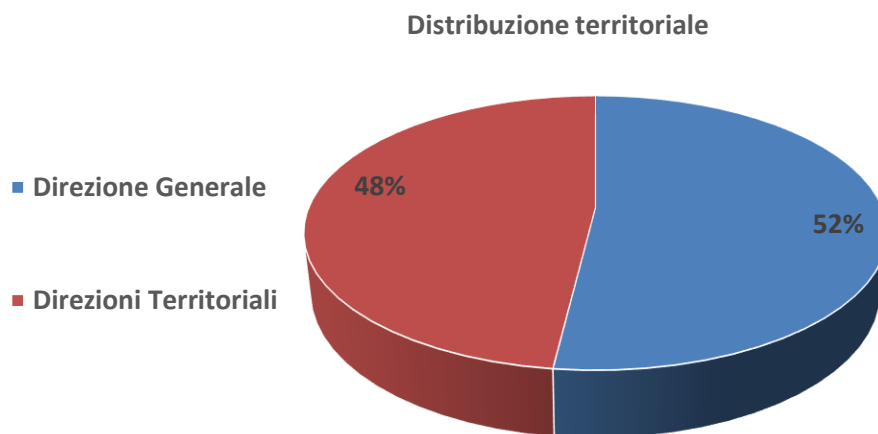
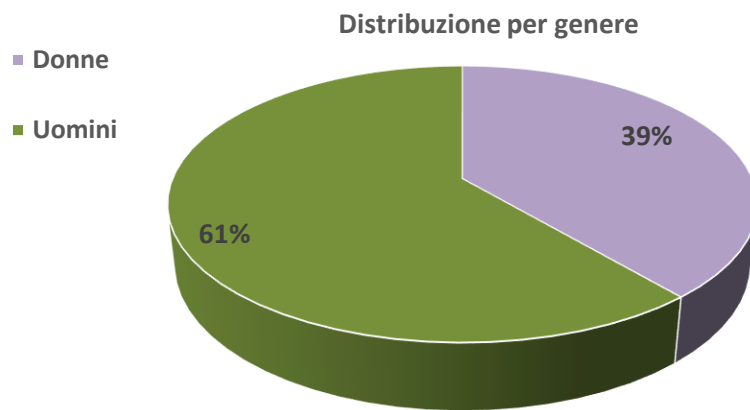
Età media per genere	49,3	51,5
----------------------	------	------

Età media personale ENAC	50,4
--------------------------	------

Distribuzione per tipologia di personale

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





Risorse finanziarie

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

Dati economico-finanziari		2025	2024
Entrate	Correnti	€ 245.918.887,46	€ 222.740.294,28
	In Conto Capitale	€ 7.380.994,67	€ 13.054.898,80
	Partite di giro	€ 70.471.273,84	€ 75.552.099,24
	TOTALE	€ 323.771.155,97	€ 282.888.749,17
	Avanzo di Amministrazione	€ 540.660.692,41	€ 493.100.064,63
	TOTALE	€ 864.431.848,38	€ 804.447.356,95
Uscite	Correnti	€ 147.041.886,45	€ 140.614.676,57
	In Conto Capitale	€ 140.736.685,62	€ 46.677.739,26
	Partite di Giro	€ 70.471.273,84	€ 75.552.099,24
	TOTALE	€ 358.249.845,91	€ 262.844.515,07
	Avanzo di Amministrazione	€ 506.182.002,47	€ 541.602.841,88
	TOTALE	€ 864.431.848,38	€ 699.323.418,09

Tra le entrate dell'Ente figurano le tariffe per le prestazioni di servizi stabilite con apposito Regolamento. Nell'esercizio 2025 è entrato in vigore, con decorrenza 26/6/2025, il nuovo Regolamento per le tariffe, approvato con decreto interministeriale dell'11/03/2025 del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle Finanze.

Di seguito si riportano i dati relativi a tali entrate per gli anni 2024 e 2025.

FATTURAZIONE	2025	2024
Diritti sulla sorveglianza delle Costruzioni Aeronautiche	€ 4.782.814,17	€ 4.547.105,22
Diritti per prestazioni effettuata per conto EASA	€ 1.623.269,24	€ 2.099.842,98
Diritti sulla sorveglianza di costruzione ed esercizio degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali	€ 4.723.722,58	€ 5.894.718,82
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	€ 5.977.379,34	€ 5.932.060,87
Diritti per le Licenze e la Certificazione delle Imprese e del Personale	€ 2.459.884,13	€ 3.522.118,74
Diritti sulle importazioni	€ 565.554,81	€ 2.555.716,55
Diritti Accessori (comprende le quote di iscrizione all'Albo della Gente dell'Aria e gli arrotondamenti attivi e passivi su fatture) *	€ 1.504.449,06	€ 1.608.024,12
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	€ 197.420,00	€ 380.310,00
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	€ 1.233.830,00	€ 1.006.601,00
Diritti sulle attività relative allo spazio aereo	€ 320.390,00	€ 38.789,00
Diritti inerenti alle attività di medicina aeronautica	€ 34.900,00	€ 18.000,00
Diarie e spese di accesso del personale incaricato	€ 178.086,40	€ 382.539,23
2% dei diritti di fatturazione ove previsto	€ 518.816,97	€ 388.850,88
Diritti per recupero spese per bolli e concessioni governative	€ 509.866,00	€ 553.979,00
Diritti su attività di certificazione e sorveglianza operatori UAS	€ 295.677,00	€ 0,00
Diritti sulle attività relative al trasporto aereo delle merci pericolose	€ 10.780,00	€ 0,00
Tesserini aeroportuali	€ 185.988,00	€ 0,00
Totale complessivo	€ 25.122.827,70	28.928.656,41 €

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2025).

FINANZIAMENTI PUBBLICI 2025	VALORE €	ENTRATE ENAC		VALORE €
Trasferimenti Europei (EASA, ECTL LE - SESAR 3 ECHO) MEF - Piano Sviluppo e Coesione FSC	7.285.417,56 €	TRASFERIMENTI DELLO STATO	Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali	13.261.740,00 €
		ENTRATE PROPRIE	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche)	181.765.116,73 €
Tariffe per prestazione di servizi	24.120.348,94 €			
Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	816.490,76 €			
Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti	99.629,60 €			
Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L. 265/2004	5.599.439,20 €			
Altri proventi	271.277,89 €			
Regionali per Oneri di Servizio Pubblico	12.327.000,00 €			
TOTALE	19.612.417,56 €		TOTALE	225.934.043,12 €

Le spese sostenute dall'Ente per l'espletamento delle attività istituzionali, circa 239 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, manutenzione straordinaria su beni demaniali di terzi, etc)
- Spese Generali amministrative (contenziosi, oneri, etc).

A queste si aggiungono circa 30 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 e ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali.

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.

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

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.

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	Dire zione	Scala di normalizzazione		Peso 0%	Baseline		Target		Fonte
							Peggior e	Migliore		Baseline assoluta N	Baseline su scala 0-100%	Target assoluto N+5	Target su scala 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%	Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia
				Differenziale indotto economico diretto e indiretto	Δ Mld € indotto economico diretto e indiretto	pos	-	2,8	25%	-	0%	1,8	64%	Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia
				Livello di emissioni gas serra	Emissioni CO2 in Mt CO2 eq	neg	128	-	25%	128	0%	117	9%	Dati ISPRA - Emissioni di gas serra (CO2 ,CH4 ,N2 O,HFCS,PFCS,SF6) : trend e proiezioni

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		Valore Pubblico atteso			
										67%		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 0-100%	Target assoluto		Target su scala 0-100%
											N		N+3		
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	

AREA STRATEGICA SECURITY

Analisi di contesto				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										
VALORE PUBBLICO atteso														
+sicurezza + standardizzazione +rispondenza a standard internazionali - rischi									Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso			
									-		-		-	
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 0-100%	Target assoluto	Target su scala 0-100%	
										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											

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		Target su scala
											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	

AREA STRATEGICA TUTELA DELL'AMBIENTE														
Analisi di contesto				Aumento emissioni CO2 causate dal traffico aereo e dai movimenti aeroportuali										
VALORE PUBBLICO atteso														
+ aeroporti green; - emissioni di Co2;										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										0%		26%		
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 0-100%	Target assoluto	
									N		0-100%	N+5	0-100%	
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%	Italy's Action Plan on CO2 emissions reduction - Ed. 2021

AREA STRATEGICA GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO														
Analisi di contesto				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										
VALORE PUBBLICO atteso														
+ qualità servizi resi + servizi online + benessere organizzativo + soddisfazione utenti digitali										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										17%		73%		
STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico														
Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/S TK	Tem pi	Indicatore	Formula	Dire zione	Scala di normalizzazione		Peso 0%	Baseline		Target		Fonte
							Peggior e	Miglior e		Baseline assoluta	Baseline su scala 0-100%	Target assoluto	Target su scala 0-100%	
										N		N+4		
GS.VP.5	Rafforzamento 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 2025-2027

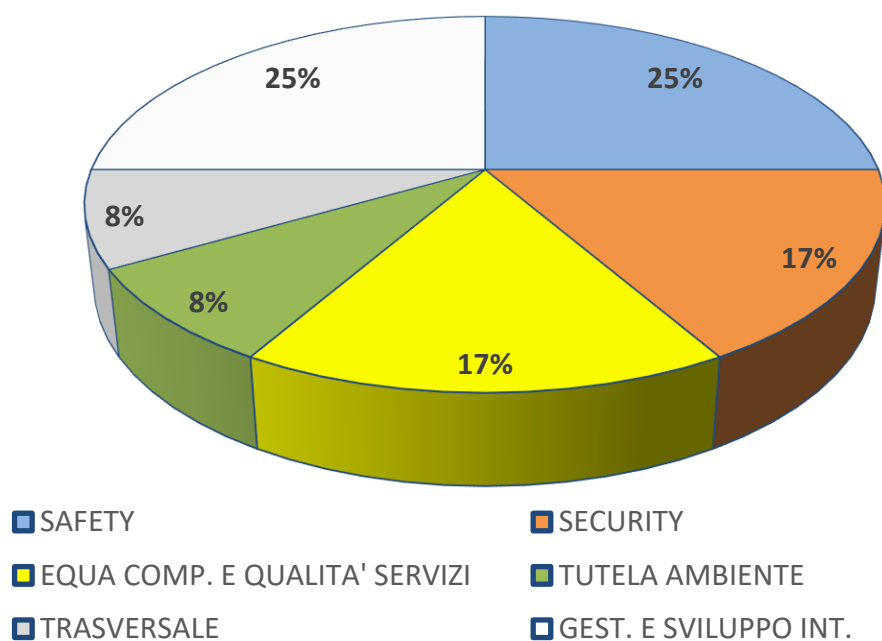
Gli **obiettivi specifici** consistono nell'esplicitazione di risultati misurabili, finalizzati all'aumento di valore pubblico per gli *stakeholder* o al miglioramento dei processi dell'Ente, da conseguire entro un determinato arco temporale, comunque pluriennale. L'ENAC ha deciso di fissare questo valore 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 2025-2027 nelle Aree strategiche

La misurazione dei risultati raggiunti mostra il raggiungimento dei target 2025, come dettagliatamente specificato nella seguente tabella riepilogativa.

Fa eccezione la realizzazione delle azioni SPAS (obiettivo cod. SA.VP2.P.01), il cui grado di attuazione nel 2025 si è attestato al 55% rispetto al target previsto del 70%.

Il monitoraggio completo delle azioni SPAS ha richiesto un notevole sforzo iniziale, volto a garantire l'individuazione di un referente per ciascuna attività. Sono tuttavia emerse nel corso dell'anno alcune criticità operative impreviste, tra cui i ritardi dei referenti nell'aggiornamento delle schede e la naturale evoluzione di alcune attività. Quest'ultimo fattore ha reso necessaria una riprogrammazione che ha comportato un fisiologico allungamento dei tempi necessari alla loro chiusura definitiva.

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2025

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2025-2027	KPI	Baseline	TARGET 2025	VALORE MISURATO 2025	SCOSTAMENTO	Stakeholder
SAFETY	SA.VP2.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) 2025	70%	55%	↓	Commissione europea EASA ICAO
	SA.VP1.P.02	Definizione di un quadro regolatorio e realizzazione infrastrutturale per le operazioni commerciali suborbitali	n. di milestones raggiunte rispetto a quelle previste	Milestone 3/5 (schema regolamentare HATM per i voli suborbitali A-A civili e commerciali, tenendo conto del lavoro della EASA HAO Task Force)	Milestone 5 Definizione dei requisiti operativi per l'infrastruttura Spazioporto	documentazione elaborata: studio di fattibilità dell'operatore Virgin Galactic, per supportare la definizione dei requisiti tecnici di progettazione dell'infrastruttura da parte del Gestore, in coordinamento con l'operatore	=	Aeronautica Militare ENAV Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spazioporto ASI Comunità locali
	SA.VP1.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 presenti nel Piano strategico 21-30	N aree sviluppate/(n. totale aree del Piano strategico 21-30)	Area 14 sviluppata Attuazione della Fase 2 della Road Map Piano Strategico 21-30 per tutte e 4 le applicazioni prioritarie: Air taxi, medical and good delivery, agriculture support, mapping and inspection	Regolamento tecnico inerente gli aspetti nazionali dell'istituzione U-Space	=	Regioni ed Enti locali Operatori di droni Cittadini Fornitori di servizi di navigazione aerea
SECURITY	SA.VP6.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 5/6 - Applicazione del modello in toto	Fase 6 - Valutazione impatto operativo	Valutazione impatto effettuata	=	Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri Dipendenti ENAC

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2025-2027	KPI	Baseline	TARGET 2025	VALORE MISURATO 2025	SCOSTAMENTO	Stakeholder
	SA.VP6.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 Cybersicurezza Nazionale in sinergia con l'Organo Centrale di Sicurezza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili)	Fase 4 completata (Implementazione dei requisiti applicabili ad ENAC derivanti dal Regolamento di Esecuzione (EU) 2023/203)	Matrice di Rispondenza (Compliance Matrix) di ENAC ai requisiti dell'Annex I [Part-IS.AR]. Completate nei tempi prescritti tutte le azioni previste per il 2025; Workshop sulla Part IS.	=	Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri Organizzazioni certificate cui si applica la Part IS
EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI	EQ.VP3.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 e invio al MIT)	Fase 4 completata (Adozione del PNA e attivazione della seconda fase della VAS)	Piano approvato da ENAC e inviato al MIT per approvazione e seconda fase VAS attivata	=	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo
			Fase di avanzamento realizzazione Piano Aeroporti Minori (PAM)	Fase 1 di 3 Studio di supporto propedeutico alla definizione del Piano	Fase 2 completata (Definizione policy strategica e PAM)	PAM e relative linee di attuazione definiti	=	
	EQ.VP3.P.05	Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	N. Iniziative volte a verificare la "Safe & Quality passenger experience"	3	2 Revisione, aggiornamento e trasposizione in Regolamento Qualità delle Circolari ENAC GEN 06; Progetto di evoluzione del sistema MIA – Piani della Qualità dei Contratti di Programma e Carta dei Servizi del gestore aeroportuale	GEN 06 trasposta in Regolamento; Sistema MIA aggiornato e implementato	=	Passeggeri e PRM Gestori Aeroportuali Compagnie Aeree

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2025-2027	KPI	Baseline	TARGET 2025	VALORE MISURATO 2025	SCOSTAMENTO	Stakeholder
TUTELA DELL'AMBIENTE	TA.VP4.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	Fase 1/3 - Aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per individuazione sito aeroportuale	Fase 2 Implementazione normativa per la realizzazione di un impianto pilota di produzione, stoccaggio ed utilizzo idrogeno per gli usi aeroportuali e del territorio circostante	Approvazione ENAC della progettazione impianto di produzione idrogeno redatto dal gestore a seguito dell'aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per l'individuazione di un sito aeroportuale	=	ENEA, Enti locali, Operatori aeroportuali
			Stato 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 sottoscritto	Fase 1 In esito alla sottoscrizione e registrazione da parte del MASE del Nuovo accordo tecnico con ENAC, Acquisizione del supporto tecnico-specialistico finalizzato agli adempimenti ENAC relativi a: 1) implementazione della Direttiva EU-ETS ed introduzione nuove disposizioni riguardanti gli ETS Eligible Aviation Fuels e le emissioni non-CO2; 2) sistema CORSIA e sua integrazione all'interno della Direttiva ETS. 3) Supporto al Comitato ETS	Piena realizzazione dell'accordo con il MASE dei relativi conseguenti impegni su corsi ed ETS	=	Cittadini MASE Commissione Europea ICAO
TRASVERSAL E	P.06	Incoraggiamento e promozione della ricerca a supporto di uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo e del settore aeronautico	Stato avanzamento redazione del Piano dell'Innovazione Tecnologica e Sostenibilità Energetica (PITSE)	--	Piano deliberato	PITSE adottato	=	Istituti di ricerca Università Aziende private

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2025-2027	KPI	Baseline	TARGET 2025	VALORE MISURATO 2025	SCOSTAMENTO	Stakeholder
GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO	GS.VP5.C.02	Esercitare le funzioni di Controllo Analogo sulla società partecipata al 100% dall'ENAC, denominata ENAC Servizi s.r.l.	Stato di attuazione Monitoraggio sugli interventi previsti nel Programma Triennale 2025-2027 ENAC Servizi s.r.l.	-	Monitoraggio sugli interventi previsti per l'anno 2025	Monitoraggio effettuato	=	ENAC Servizi S.r.l.
	GS.VP5.C.03	Ottimizzare il funzionamento complessivo dell'Ente dal punto di vista organizzativo-contabile	N. Azioni di ottimizzazione completate	3	3 1. Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual 2. Revisione e semplificazione dei processi dell'Ente 3. Implementazione di un sistema informatico per la gestione degli incentivi per funzioni tecniche previste dal codice degli appalti	1. Piano dei conti 2025 e Schemi di bilancio predisposti ai fini dell'implementazione a partire dal 2026 2. Doc contenete la revisione e semplificazione dei processi elaborato 3. Sistema informatico implementato	=	Utenti ENAC Dipendenti ENAC
			Stato di avanzamento Piano dell'Innovazione e Digitalizzazione (PID) 2023 – 2025	Piano dell'Innovazione e Digitalizzazione (PID) 2023 – 2025	Fase 1 Migrazione servizi in Cloud (6 servizi)	7 servizi migrati in cloud		Utenti ENAC Dipendenti ENAC
	GS.VP5.C.04	Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di attuazione Banca dati unica per ispezioni in ambito aeroportuale	Banca dati DB Intranet e check list cartacee	Progetto Informatizzazione check-list e inserimento in EMPIC	Progetto di inserimento delle Check-list in EMPIC completato	=	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, come da organigramma 2025:

STRUTTURE	SIGLE
PRESIDENTE	PRE
Direzione Coordinamento Presidenza e Pianificazione	PPC
Direzione Relazioni Istituzionali e Comunicazione	PRI
Direzione Analisi Giuridiche E Contenzioso	PAG
Direzione Controllo Analogo	PCA
DIRETTORE GENERALE	DG
Direzione Sistemi Informativi	DSI
Direzione Auditing	DAU
Direzione Innovazione Tecnologica	DIT
VICE DIRETTORE GENERALE	VDG
DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA	CGR
Direzione Safety	GSA
Direzione Security	GSE
Direzione Regolazione E Ricerca Mobilità Innovativa	GRA
Direzione Coordinamento Organismi Internazionali	GCI
DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO TERRITORIALE E DIRITTI DEL PASSEGGERO	CAD
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

STRUTTURE	SIGLE
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
DIREZIONE CENTRALE STANDARD TECNICI E OPERATIVITÀ AERONAUTICA	COS
Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile	OAM
Direzione Certificazione Prodotti	OCP
Direzione Spazio Aereo	OSA
Direzione Navigabilità e Operazioni	ONO
Direzione Personale di Volo	OPE
Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche	OPC
DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE	CEI
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
DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE, ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO	CRB
Direzione Risorse Umane	RRU
Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	RBC
Direzione Sicurezza E Logistica	RSL
Direzione Risorse Strumentali E Centrale Degli Acquisti	RSC

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 2025 assegnati ai Direttori modificando per alcuni obiettivi, gli indicatori e/o i target.

Inoltre, nel corso del 2025 è stato necessario rimodulare o modificare obiettivi/indicatori o target principalmente in ragione di eventi sopravvenuti ovvero di criticità. Le rimodulazione/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

RIMODULAZIONI							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
CGR	GS.1.CGR Digitalizzazione e organizzazione del materiale prodotto dalla Direzione nel 2024 e analisi delle aree di maggior impatto	Stato di avanzamento creazione database ed elaborazione di un documento di analisi	Data base costituito e documento di analisi elaborato validato dal DG	GS.1.CGR Sensibilizzare le nuove generazioni sulle opportunità professionali nel settore e favorire la formazione di futuri esperti dell'aviazione	Stato di avanzamento elaborazione Programma di promozione della cultura aeronautica e delle attività dell'ENAC tra i giovani, in linea con la strategia dell'ICAO per la Next Generation of Aviation Professionals (NGAP)	Programma approvato dal DG	Nuovo obiettivo ritenuto maggiormente strategico
PPC	GS.2.PPC Rendere fruibili alle Direzioni dell'ente le delibere degli Organi Collegiali al fine di incrementare l'efficienza organizzativa	Stato di avanzamento creazione data base di raccolta e organizzazione delibere	Data base popolato e consultabile dalle strutture dell'ente	GS.2.PPC Aggiornamento del Regolamento ENAC Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del regolamento (UE) n. 2018/1139 e regolamento (UE) n. 255/2010	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento	Regolamento e linee guida predisposti per il CdA	Nuovo obiettivo ritenuto maggiormente strategico
ETA	EQ.2.ETA Digitalizzazione gestione adesione agli scioperi	Stato avanzamento implementazione software di gestione	Software implementato	EQ.2.ETA Definizione di uno studio di fattibilità teso allo sviluppo di un software per la gestione/individuazione digitale del totale delle cancellazioni nelle giornate di sciopero	Stato di avanzamento dello studio di fattibilità e collaborazione con la Direzione Sistemi informativi ai fini della realizzazione del software	Studio realizzato e approvato dal DC e relativi esiti per la realizzazione del software	Rimodulazione finalizzata a rendere più chiaro l'obiettivo e per far fronte a criticità tecniche
ASN	SA.1.ASN Predisposizione di un accordo coordinamento tra le D.T. Sicilia Occidentale e Orientale e le figure istituzionali competenti per ottimizzazione delle attività degli aeroporti siciliani in caso di eventi disruptive	Stato di avanzamento elaborazione accordo di coordinamento	Accordo di coordinamento inserito nei Regolamenti di Scalo	EQ.1.ASN Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	Stato di avanzamento elaborazione procedura di monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti dei Passeggeri	Facendo seguito allo studio sulla determinazione della capacità infrastrutturale ed operativa dello scalo di Palermo, quale strumento di supporto per il Direttore Territoriale nell'adempimento delle sue nuove competenze volte alla valutazione della compatibilità dei parametri capacitivi proposti dal gestore, si ritiene opportuno elaborare uno strumento (check list) di verifica dell'adeguatezza dei parametri di coordinamento (capacità dei sub sistemi aeroportuali) al fine di poter valutare in Comitato il mantenimento dei suddetti parametri, ovvero la loro variazione (in aumento o in diminuzione). In particolare, per il fine di cui trattasi, si ritiene proficua un'attività di confronto tra i due scali coordinati della Sicilia, Catania e Palermo, e lo scalo di Bologna recentemente inserito tra gli aeroporti coordinati, in quanto il confronto di un aeroporto recentemente inserito tra i coordinati e due risalenti può consentire un fine tuning ottimale dello strumento.
ASC	SA.1.ASC Predisposizione di un accordo coordinamento tra le D.T. Sicilia Occidentale e Orientale e le figure istituzionali competenti per ottimizzazione delle attività degli aeroporti siciliani in caso di eventi disruptive	Stato di avanzamento elaborazione accordo di coordinamento	Accordo di coordinamento inserito nei Regolamenti di Scalo	EQ.1.ASC Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	Stato di avanzamento elaborazione procedura di monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti dei Passeggeri	
AER	GS.1.AER Revisione - Procedura operativa Gen 05 del 2007	Stato avanzamento revisione Procedura	Procedura operativa revisionata e approvata dal DC	EQ.1.AER Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da	Stato di avanzamento elaborazione procedura di	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento	

RIMODULAZIONI							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
	"Orario di servizio, turni e reperibilità delle direzioni ed uffici aeroportuali"			ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Territoriale e Diritti dei Passeggeri	
ADP	P.05.1.ADP Revisione, aggiornamento e trasposizione in Regolamento Diritti dei Passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) della Circolare ENAC GEN 02B e allegati	Stato di avanzamento elaborazione Regolamento e allegati	Regolamento e allegati approvati dal DC	P.05.1.ADP Progetto di evoluzione del sistema MIA – Piani della Qualità dei Contratti di Programma e Carta dei Servizi del gestore aeroportuale	Stato avanzamento progetto	Implementazione del nuovo sistema e avvio all'utilizzo da parte degli utenti finali (ADP, D.T., gestori aeroportuali)	L'Ente, a marzo 2024, ha avviato un progetto di evoluzione del sistema MIA volto ad automatizzare la gestione dell'intero ciclo di vita degli interventi aeroportuali, dalla pianificazione al collaudo, riducendo i tempi di istruttoria, approvazione e monitoraggio dei Piano Quadriennali e dei Contratti di Programma. È stato previsto anche un modulo di sistema per la gestione dell'istruttoria e dell'approvazione della Carta dei Servizi del gestore aeroportuale. Per sostenere tale ambizioso processo è stato costituito un apposito Gruppo di lavoro - di cui fanno parte due risorse della Direzione Tutela dei Diritti del Passeggero – che, nell'arco del 2025 sarà impegnato per le seguenti attività finalizzate al rilascio del nuovo sistema, interfacciandosi costantemente con i fornitori coinvolti nel progetto (sistematici incontri settimanali in presenza e on line): - riversamento dei dati nel nuovo applicativo; - definizione a cura delle Direzioni coinvolte e condivisione con tutti gli stakeholder, dei regolamenti/ procedure operative di riferimento al fine della redazione congiunta GdL/fornitore dei manuali utenti; - preparazione e l'erogazione congiunta GdL/fornitore della formazione utenti (Direzioni territoriali e gestori aeroportuali), intesa sia come avvio all'utilizzo del nuovo sistema per gli utenti più operativi sia come introduzione ai nuovi processi per l'utenza dirigenziale. A tale scopo si provvederà a realizzare workshop e on the job training con il supporto del GdL; - test di sistema a cura del GdL coinvolgendo un numero ristretto di

RIMODULAZIONI							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
							"utenti pilota" (2 società di gestione di medie dimensioni e relative Direzioni territoriali).
DAU	GS.1.DAU Audit sui processi rientranti nell'attuazione dello SPAS secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1. Monitoraggio applicazione Pro GEN 07 Ed. 2 - Aggiornamento pubblicazioni AIP (processo 451i)	GS.1.DAU Efficientamento dell'attuale sistema di gestione e monitoraggio degli Audit	n. applicativi implementati	n.1 applicativo informatico per la gestione e monitoraggio degli Audit	Con Delibera del Consiglio di Amministrazione ENAC n. 63/2024 del 27/12/2024, si è disposto di allocare le competenze della Direzione Auditing in staff alla Presidenza per garantire al meglio l'attuazione delle Delibere dello stesso Consiglio e assicurare la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa e della gestione agli indirizzi impartiti
DAU	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. Autorizzazione subconcessione beni e servizi aeroportuali per attività Aviation (processo 141i)	GS.2.DAU Verifica ai fini del miglioramento continuo dei processi rientranti nell'area di rischio "I" del PTPCT (provvedimenti restrittivi della sfera giuridica del destinatario) secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	n. 1 Audit sul processo di Adozione provvedimento di revoca o decadenza concessione aeroportuale (processo 325i.)	
EGA	EQ.2.EGA Definizione di criteri per l'accettabilità degli investimenti di privati sugli aeroporti con durata dell'ammortamento superiore alla durata della concessione	Stato avanzamento definizione criteri	Criteri approvati dal Direttore Centrale	EQ.2.EGA Elaborazione di una proposta che contempli la anticipata risoluzione di un rapporto concessorio per consentire la realizzazione di investimenti sull'infrastruttura che richiedono tempi di ammortamento più lunghi della durata residua della concessione	Stato di avanzamento elaborazione della proposta	Proposta approvata dal DC	In occasione della presentazione al CDA delle linee guida sugli assetti demaniali è stata esclusa la possibilità di derogare alla clausola convenzionale che prevede che le subconcessioni possano avere un termine di scadenza che vada oltre quella della concessione aeroportuale. Ciò ha reso non praticabile la realizzazione dell'obiettivo in questione
RSC	C.03.1.RSC Analisi degli aspetti tecnico-logistici relativi all'acquisizione e gestione degli alloggi di servizio per Direttori Territoriali	Stato avanzamento elaborazione analisi	Analisi approvata dal Direttore Centrale	C.03.1.RSC Implementazione di un sistema informatico per la gestione degli incentivi per funzioni tecniche previste dal codice degli appalti	Stato avanzamento implementazione sistema	Sistema in produzione	Rimodulazione necessaria in quanto il CDA non si è espresso in merito alla prosecuzione del piano di approvvigionamento degli immobili in tempo utile per consentire lo svolgimento delle attività ed il raggiungimento dell'obiettivo

MODIFICHE							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
EAP	P.10.1.EAP Approvazione ENAC della progettazione impianto di produzione idrogeno realizzata dal gestore	Stato di avanzamento approvazione	Progetto approvato	P.10.1.EAP Approvazione ENAC della progettazione impianto di produzione idrogeno redatto dal gestore a seguito dell'aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per l'individuazione di un sito aeroportuale	//	//	Modifica apportata per rendere più chiaro l'obiettivo
EAP	EQ.1.EAP Elaborazione di Istruzioni Tecnico Operative (ITO) per il monitoraggio annuale dei Major Investments (> 5 mln€) realizzati da ENAV in autofinanziamento e contenuti nel Piano delle Performance ex Reg.(UE) 2019/317 in coerenza con i dispositivi di approvazione dei singoli progetti da parte di EAE	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal Direttore Centrale	EQ.1.EAP Elaborazione di Istruzioni Tecnico Operative (ITO) in cooperazione con EAE volte a definire i criteri per l'esame dei progetti presentati da ENAV così da consentire il monitoraggio annuale dei Major Investments (> 5 mln€) realizzati da ENAV in autofinanziamento e contenuti nel Piano delle Performance ex Reg.(UE) 2019/317	//	//	Modifica apportata per rendere più chiaro l'obiettivo
ETA	EQ.2.ETA Digitalizzazione gestione adesione agli scioperi	Stato avanzamento implementazione software di gestione	Software implementato	EQ.2.ETA Definizione di uno studio di fattibilità teso allo sviluppo di un software per la gestione/individuazione digitale del totale delle cancellazioni nelle giornate di sciopero	Stato di avanzamento dello studio di fattibilità e collaborazione con la Direzione Sistemi informativi ai fini della realizzazione del software	Studio realizzato e approvato dal DC e relativi esiti per la realizzazione del software	Modifica apportata per rendere più chiaro l'obiettivo e per far fronte a criticità tecniche
PAG	GS.1.PAG Aggiornamento regolamento sanzionatorio con formulazione di proposta di decreto legislativo che ampli la portata dello stesso	Stato di avanzamento aggiornamento regolamento	Regolamento approvato dal Direttore PPC e proposta di decreto effettuata	GS.1.PAG Aggiornamento del Regolamento ENAC Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del regolamento (UE) n. 2018/1139 e regolamento (UE) n. 255/2010	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento	Regolamento e linee guida predisposti per il CdA	Testo uniformato all'obiettivo assegnato a PPC a seguito del conferimento dell'interim sulla Direzione PAG
GSE	P.07.1.GSE Implementazione dei requisiti applicabili ad ENAC derivanti dal Regolamento di Esecuzione (EU) 2023/203	Stato di avanzamento elaborazione documento coordinato l'Agenzia Nazionale per la Cybersicurezza (ACN) e con il MIT	Documento approvato dal Direttore Centrale	//	Stato di avanzamento dell'elaborazione della Matrice di Rispondenza di ENAC ai requisiti applicabili del Reg. (EU) 2023/203 (Annex I [Part-IS.AR])	//	L'implementazione del regolamento (EU) 2023/203 Part IS, non è di competenza né del MIT né della ACN e pertanto non è necessario il coordinamento
GCI	TR.1.GCI Revisione delle Linee Guida 2020/001-SEC "Formazione del personale in materia di contrasto al traffico di esseri umani"	Stato avanzamento revisione Linee Guida	Linee guida approvate dal Direttore Centrale entro il 31/10/2025	TR.1.GCI Regolamento Formazione del personale in materia di contrasto al traffico di esseri umani	Stato di avanzamento elaborazione Regolamento	Regolamento approvato dal DC e pronto per il parere giuridico preventivo	Obiettivo da modificare a seguito di elevazione a Standard con l'emdt 30 dell'Annesso 9

MODIFICHE							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
GCI	TR.2.GCI Elaborazione di Linee Guida per la prevenzione, gestione e contrasterò dei comportamenti aggressivi o indisciplinate nei confronti del personale in servizio negli aeroporti	Stato avanzamento elaborazione Linee Guida	Linee guida approvate dal Direttore Centrale entro il 31/10/2025	TR.2.GCI Elaborazione Istruzioni tecniche Operative (ITO) per la prevenzione, gestione e contrasto dei comportamenti aggressivi o indisciplinati nei confronti del personale in servizio negli aeroporti	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal DC e pronte per la consultazione	Obiettivo da modificare in quanto si emetteranno delle ITO (Istruzioni Tecnico Operative) anziché Linee Guida
ACG	Sviluppo della strategia ESG (Enviromental, Social e Governance) ENAC ed implementazione di una community ESG per l'ecosistema dell'Aviazione Civile	Stato avanzamento sviluppo strategia ESG e community	Mappatura iniziative ESG per l'ecosistema dell'aviazione civile, implementazione piattaforma community ENAC, test diffuso della piattaforma	//	//	Mappatura iniziative ESG per l'ecosistema dell'aviazione civile	Il test diffuso della piattaforma non sarà possibile, essendo il relativo budget (> € 600.000) fermo all'approvazione dal DG e trattandosi di progetto lungo e complesso, che prevede uno sviluppo con tecnologia blockchain, per il momento non nella disponibilità dell'Ente
CRB	C.03.1.CRB Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti	//	//	Piano dei conti 2025 e Schemi di bilancio predisposti ai fini dell'implementazione a partire dal 2026	Correzione refuso in quanto il Bilancio consuntivo viene approvato nel primo semestre 2026
RBC	C.03.1.RBC Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico - parte entrate (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio - entrate	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti e approvati da DC	//	//	Piano dei conti 2025 e Schemi di bilancio predisposti e approvati dal DC ai fini dell'implementazione a partire dal 2026	
RBC	C.03.2.RBC Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico - parte entrate (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio - spese	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti e approvati da DC	//	//	Piano dei conti 2025 e Schemi di bilancio predisposti e approvati dal DC ai fini dell'implementazione a partire dal 2026	
RRU	C.03.1.RRU Sviluppo delle soft skills del personale	% Formazione 2025 erogata sulle soft skills del personale	80%	//	//	40%	Modifica del target necessaria a causa criticità non dipendenti da ENAC nell'affidamento del servizio di mappatura delle soft skill che ha determinato ritardi nella definizione dell'intervento formativo
CEI	Realizzazione del Piano Aeroporti Minori PAM	Stato avanzamento realizzazione PAM	PAM e policy strategica definiti	//	//	PAM e relative linee di attuazione definiti	Target modificato la definizione della policy strategica richiede la cooperazione di strutture esterne all'ENAC
EPI	Realizzazione del Piano Aeroporti Minori PAM	Stato avanzamento realizzazione PAM	PAM e policy strategica definiti	//	//	PAM e relative linee di attuazione definiti	

MODIFICHE							
DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
CAD	C.04.1.CAD Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di avanzamento Informatizzazione check-list ispezioni aeroportuali	Check list informatizzate e approvate dal DG	//	Stato di avanzamento del progetto	Presentazione del progetto di inserimento delle Check-list in EMPIC al DG	Necessità di modifica dell'indicatore e target per sopravvenuti motivi istituzionali (scelta dei vertici di non realizzare più la banca dati ma di utilizzare la piattaforma empic)
ACI	C.04.1.ACI Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di avanzamento Informatizzazione check-list ispezioni aeroportuali	Check list informatizzate e approvate dal DG	//	Stato di avanzamento del progetto	Presentazione del progetto di inserimento delle Check list in EMPIC al DC	

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 94% mentre la media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi è pari al 92%. La media del grado di raggiungimento totale è pari al 93%.



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:

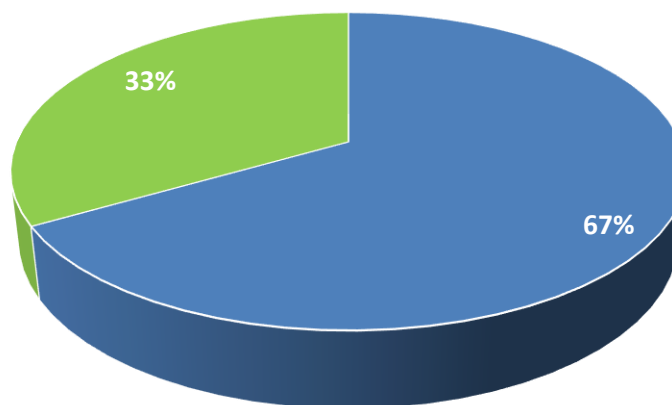
	Grado di raggiungimento <= 50%		Grado di raggiungimento tra 51 e 60%		Grado di raggiungimento tra 61 e 80%		Grado di raggiungimento tra 81 e 100%		Grado di raggiungimento > 100%
--	--------------------------------	--	--------------------------------------	--	--------------------------------------	--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

Obiettivi organizzativi di struttura collegati alla strategia	
Obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
PRESIDENZA PPC - DIREZIONE COORDINAMENTO PRESIDENZA E PIANIFICAZIONE	GS.1.PPC Verifica attuazione delle delibere del Consiglio di Amministrazione	Stato di avanzamento elaborazione report contenente l'attuazione delle delibere del Consiglio di Amministrazione	Report approvato dal Presidente	
	GS.2.PPC Aggiornamento del Regolamento ENAC Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del regolamento (UE) n. 2018/1139 e regolamento (UE) n. 255/2010	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento	Regolamento e linee guida predisposti per il CdA	
3 DIREZIONI DI LINEA - 6 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
PAG Direzione Analisi Giuridiche e contenzioso	GS.1.PAG Aggiornamento del Regolamento ENAC Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del regolamento (UE) n. 2018/1139 e regolamento (UE) n. 255/2010	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento	Regolamento e linee guida predisposti per il CdA	
	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 2025	
PRI Direzione Relazioni Istituzionali	GS.1.PRI Promuovere l'immagine e le attività dell'Ente in Italia, all'estero e tra gli stakeholder attraverso l'organizzazione di eventi istituzionali di carattere nazionale e/o internazionale	N. di eventi istituzionali che mettano in evidenza il ruolo dell'Enac a livello nazionale e internazionale organizzati.	3	
	GS.2.PRI Rafforzare la comunicazione interna attraverso la realizzazione di materiali di immagine coordinata ad uso di tutte le Direzioni dell'Ente.	Stato di avanzamento/realizzazione dei prodotti grafici dai contenuti personalizzabili, con le relative istruzioni d'uso, per la produzione di materiale necessario per eventi e per la comunicazione con gli stakeholder, nel rispetto dell'immagine coordinata dell'Enac	Prodotti grafici pubblicati su Intranet e/o trasmessi via email	
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT

PCA Direzione Controllo Analogo	C.02.1.PCA Monitoraggio sugli interventi previsti nel Programma Triennale 2025-2027 ENAC Servizi s.r.l.	Stato di avanzamento realizzazione report di monitoraggio sugli interventi realizzati nel 2025	Report approvato dal Presidente	
	C.02.2.PCA Predisposizione di una procedura di auditing rispetto le attività poste in essere da ENAC Servizi s.r.l.	Stato di avanzamento predisposizione procedura	Procedura approvata dal Direttore PPC e trasmissione al DG	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIRIZIONI DI LINEA PPC

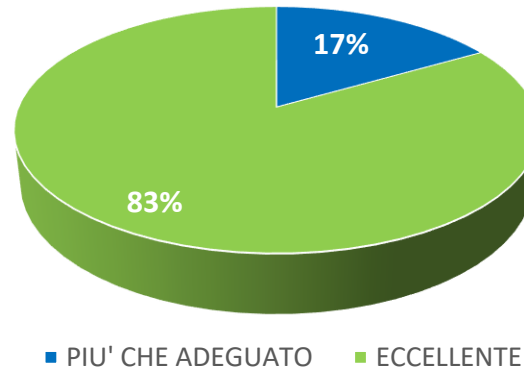


■ PIU' CHE ADEGUATO ■ ECCELLENTE

DG - DIREZIONE GENERALE - 3 DIREZIONE IN STAFF - 6 OBIETTIVI - 100% PIU' CHE ADEGUATO				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
DAU - Direzione Auditing	GS.2.DAU Verifica ai fini del miglioramento continuo dei processi rientranti nell'area di rischio "I" del PTPCT (provvedimenti restrittivi della sfera giuridica del destinatario) secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	n. 1 Audit sul processo di Adozione provvedimento di revoca o decadenza concessione aeroportuale (processo 325i.)	
	GS.1.DAU Efficientamento dell'attuale sistema di gestione e monitoraggio degli Audit	n. applicativi implementati	n.1 applicativo informatico per la gestione e monitoraggio degli Audit	
DIT - Direzione Innovazione Tecnologica	P.02.1.DIT Individuare i requisiti infrastruttura e sistemistici per lo spaziorporto atti a ospitare un potenziale operatore	Stato avanzamento definizione dei requisiti operativi per l'infrastruttura Spaziorporto	Requisiti operativi elaborati	
	P.02.2.DIT Emissione Regolamento "Gestione dello spazio aereo per le operazioni ad alta quota, suborbitali, di lancio e rientro"	Stato avanzamento emissione regolamento	Regolamento pubblicato	
DSI - Direzione Sistemi Informativi	C.03.1.DSI Migrazione servizi in Cloud	N. servizi migrati in cloud	6	
	C.03.2.DSI Piano Triennale dell'Informatica 2026-2028	Stato avanzamento elaborazione Piano Triennale dell'Informatica 2026-2028	Piano approvato dal DG	
VDG - VICE DIREZIONE GENERALE - 2 OBIETTIVI - 100% ECCELLENTE				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
VDG - VICE DIREZIONE GENERALE	P.06.1.VDG Definizione del Piano dell'Innovazione Tecnologica e Sostenibilità Energetica	Stato avanzamento redazione del Piano dell'Innovazione Tecnologica e Sostenibilità Energetica	Piano sottoposto al CdA	
	GS.1.VDG Rendere fruibile, attraverso sistemi informatici, la programmazione delle attività pianificate per un ogni settore ispettivo dell'Ente ed il fabbisogno di risorse per la sua attuazione	Stato di avanzamento progettazione specifiche del sistema informatico	Progetto approvato dal DG	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
CGR - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA	GS.1.CGR Sensibilizzare le nuove generazioni sulle opportunità professionali nel settore e favorire la formazione di futuri esperti dell'aviazione	Stato di avanzamento elaborazione Programma di promozione della cultura aeronautica e delle attività dell'ENAC tra i giovani, in linea con la strategia dell'ICAO per la Next Generation of Aviation Professionals (NGAP)	Programma approvato dal DG	
	SE.1.CGR Progetto Crew Member Certificates - Recepimento dello standard 3.62 annesso 9 e ICAO doc. 9303 part 5	Stato avanzamento studio finalizzato ad allineare le previsioni che regolano l'emissione del tesserino di Crew Member alla normativa ICAO in materia	Studio approvato dal DG	
4 DIREZIONI DI LINEA – 8 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
GSA Direzione Safety	P.01.2.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 Analisi Safety Data 2024	% dati analizzati	100% entro il 31/10/2025	
GSE Direzione Security	P.07.1.GSE Implementazione dei requisiti applicabili ad ENAC derivanti dal Regolamento di Esecuzione (EU) 2023/203	Stato di avanzamento dell'elaborazione della Matrice di Rispondenza di ENAC ai requisiti applicabili del Reg. (EU) 2023/203 (Annex I [Part-IS.AR])	Documento approvato dal Direttore Centrale	
	SE.1.GSE Aggiornamento sezione dedicata alla security sul sito istituzionale e sulla intranet	Stato di avanzamento aggiornamento pagine	Pagine aggiornate	
GCI Direzione Coordinamento Organismi Internazionali	TR.2.GCI Elaborazione Istruzioni tecniche Operative (ITO) per la prevenzione, gestione e contrasto dei comportamenti aggressivi o indisciplinati nei confronti del personale in servizio negli aeroporti	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal DC e pronte per la consultazione	
	TR.1.GCI Regolamento Formazione del personale in materia di contrasto al traffico di esseri umani	Stato di avanzamento elaborazione Regolamento	Regolamento approvato dal DC e pronto per il parere giuridico preventivo	
GRA Direzione Regolazione e Ricerca Mobilità Innovativa	P.08.2.GRA Diffusione delle informazioni sulla normativa applicabile agli aeromobili senza pilota a bordo e formazione degli operatori di UAS	Stato avanzamento predisposizione corso di formazione	Materiale didattico predisposto, approvato dal Direttore Centrale e inviato alla Direzione RRU; personale docente individuato	
	P.08.1.GRA Contribuire allo sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility attraverso l'emanazione di un Regolamento tecnico inerente gli aspetti nazionali dell'istituzione U-Space	Stato di avanzamento predisposizione della bozza per il CdA	Regolamento approvato dai Direttori centrali di competenza e inviato al CdA	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CGR



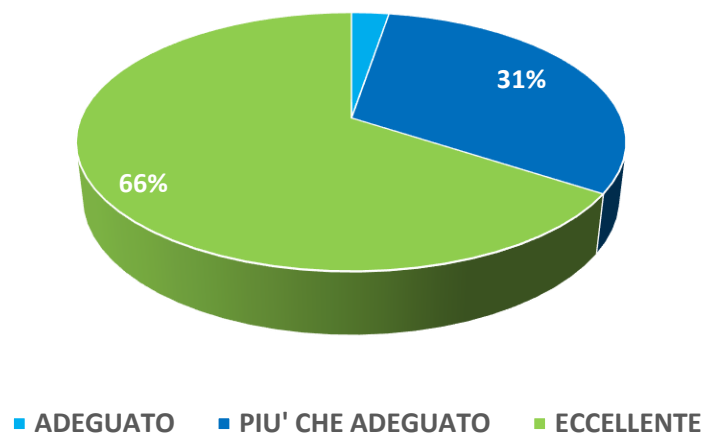
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
CAD - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO TERRITORIALE E DIRITTI DEL PASSEGGERO	C.04.1.CAD Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di avanzamento del progetto	Presentazione del progetto di inserimento delle Check list in EMPIC al DG	
	P.03.1.CAD Valutazione impatto operativo progetto SPIA	Stato avanzamento elaborazione relazione su impatto operativo	Relazione approvata dal DG	
19 DIREZIONI DI LINEA - 38 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ACI Direzione Standardizzazione Attività Infrastrutturali, Territoriali E Operatività	C.04.1.ACI Ottimizzare il reporting delle ispezioni aeroportuali	Stato di avanzamento del progetto	Presentazione del progetto di inserimento delle Check list in EMPIC al DC	
	P.10.1.ACI Implementazione normativa per la realizzazione di un impianto pilota di produzione, stoccaggio ed utilizzo idrogeno per gli usi aeroportuali e del territorio circostante	Sato avanzamento lavori tavolo tecnico	Studio approvato dal DC	
ACG Direzione Standardizzazione Attività Gestori E Operatori Aeroportuali	TR.1.ACG Sviluppo della strategia ESG (Enviromental, Social e Governance) ENAC ed implementazione di una community ESG per l'ecosistema dell'Aviazione Civile	Stato avanzamento sviluppo strategia ESG e community	Mappatura iniziative ESG per l'ecosistema dell'aviazione civile	
	SA.1.ACG Predisposizione del Regolamento "Marche di nazionalità e tenuta del Registro Aeronautico Nazionale"	Stato di avanzamento elaborazione Regolamento	Regolamento approvato dal DC	
ADP Direzione Tutela dei Diritti del Passeggero	P.05.1.ADP Progetto di evoluzione del sistema MIA - Piani della Qualità dei Contratti di Programma e Carta dei Servizi del gestore aeroportuale	Stato avanzamento progetto	Implementazione del nuovo sistema e avvio all'utilizzo da parte degli utenti finali (ADP, D.T., gestori aeroportuali)	
	P.05.2.ADP Revisione, aggiornamento e trasposizione in Regolamento Qualità delle Circolari ENAC GEN 06	Stato di avanzamento elaborazione Regolamento	Regolamento approvato dal DC	
ASA Direzione Standardizzazione Attività Handling E Security	P.03.1.ASA "Programmazione e implementazione attività ispettiva crossterritoriale in ambito security "	% ispezioni effettuate secondo il programma	100%	
	P.04.1.ASA Elaborazione di un'analisi di impatto della nuova normativa comunitaria in tema di certificazione handling	Stato di avanzamento analisi di impatto	Documento di analisi approvata dal DC	
ABG Direzione Territoriale Bergamo	P.03.1.ABG Valutazione impatto operativo progetto SPIA	Stato avanzamento elaborazione relazione su impatto operativo	Relazione approvata dal DC	
	SA.1.ABG Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
ACL Direzione Territoriale Calabria	SA.1.ACL Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
	EQ.1.ACL Ricognizione e mappatura delle subconcessioni aviation nel sistema aeroportuale Calabrese e verifica della legittimità delle concessioni in essere	Stato di avanzamento della ricognizione, mappatura e verifica	Esiti della ricognizione, mappatura e verifica approvati Direttore Centrale	
ACM Direzione Territoriale Campania	SA.1.ACM Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	P.03.1.ACM Valutazione impatto operativo progetto SPIA	Stato avanzamento elaborazione relazione su impatto operativo	Relazione approvata dal DC	
ACX Direzione Territoriale Regioni Centro	SA.1.ACX Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	GS.1.ACX Revisione - Procedura operativa Gen 05 del 2007 "Orario di servizio, turni e reperibilità delle direzioni ed uffici aeroportuali"	Stato avanzamento revisione Procedura	Procedura operativa revisionata e approvata dal DC	
AER Direzione Territoriale Emilia Romagna	SA.1.AER Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	EQ.1.AER Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	Stato di avanzamento elaborazione procedura di monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti dei Passeggeri	
ALA Direzione Territoriale Lazio	P.03.1.ALA Valutazione impatto operativo progetto SPIA	Stato avanzamento elaborazione relazione su impatto operativo	Relazione approvata dal DC	
	SA.1.ALA Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
ALM Direzione Territoriale Milano Linate	P.05.1.ALM Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero con particolare attenzione ai PRM	Percentuale di incremento di ispezioni sulla Carta dei Diritti del Passeggero e sulla Qualità dei Servizi rispetto al 2024	10%	
	SA.1.ALM Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
AMM Direzione Territoriale Milano Malpensa	SA.1.AMM Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	GS.1.AMM Revisione - Procedura operativa Gen 05 del 2007 "Orario di servizio, turni e reperibilità delle direzioni ed uffici aeroportuali"	Stato avanzamento revisione Procedura	Procedura operativa revisionata e approvata dal DC	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ANE Direzione Territoriale Nord-Est	SA.1.ANE Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	EQ.1.ANE Schede tecniche riassuntive per ciascun Aeroporto minore relativamente ai manufatti, ai proventi delle concessioni in essere, ai dati infrastrutturali necessari all'aggiornamento dell'AIP	Stato avanzamento elaborazione schede	Schede approvate dal DC sul 100% degli aeroporti minori di competenza	
ANO Direzione Territoriale Nord-Ovest	P.03.1.ANO Applicazione del Regolamento "Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility)"	% ispezioni di security presso gli aeroporti minori effettuate e Programmi di Sicurezza Aeroportuali verificati	100% rispetto al programma	
	SA.1.ANO Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
APB Direzione Territoriale Puglia-Basilicata	EQ.1.APB Ricognizione e mappatura delle subconcessioni aviation nel sistema aeroportuale Pugliese e verifica della legittimità delle concessioni in essere	Stato di avanzamento della ricognizione, mappatura e verifica	Esiti della ricognizione, mappatura e verifica approvati Direttore Centrale	
	SA.1.APB Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
ASC Direzione Territoriale Sicilia Occidentale	SA.2.ASC Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	EQ.1.ASC Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	Stato di avanzamento elaborazione procedura di monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti dei Passeggeri	
ASN Direzione Territoriale Sicilia Orientale	SA.2.ASN Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	EQ.1.ASN Monitoraggio del rispetto dei parametri di coordinamento utilizzati da ASSOCLEARANCE per la gestione della capacità aeroportuale degli aeroporti coordinati	Stato di avanzamento elaborazione procedura di monitoraggio (check-list) coordinata e condivisa con i gestori aeroportuali di Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa e Palermo	Procedura approvata dal Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti dei Passeggeri	
ASR Direzione Territoriale Sardegna	SA.1.ASR Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
	EQ.1.ASR Ricognizione e mappatura delle subconcessioni aviation nel sistema aeroportuale Sardo e verifica della legittimità delle concessioni in essere	Stato di avanzamento della ricognizione, mappatura e verifica	Esiti della ricognizione, mappatura e verifica approvati Direttore Centrale	
ATS Direzione Territoriale Toscana	SA.1.ATS Assicurare il rispetto della pianificazione contenuta nei Piani di sorveglianza sia per il settore aeronautico che per il settore infrastrutturale	% Attuazione dei Piani di sorveglianza per l'anno di riferimento	100%	
	P.05.1.ATS Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero con particolare attenzione ai PRM	Percentuale di incremento di ispezioni sulla Carta dei Diritti del Passeggero e sulla Qualità dei Servizi rispetto al 2024	10%	

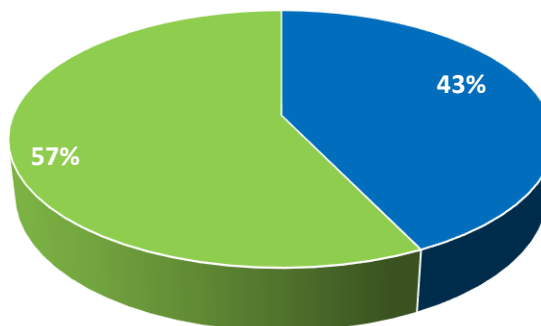
VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CAD



DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
CEI - DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE	P.04.2.CEI Realizzazione Piano Aeroporti Minori (PAM)	Stato avanzamento realizzazione PAM	PAM e relative linee di attuazione definiti	
	P.04.1.CEI Aggiornamento Piano Nazionale Aeroporti	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti (PNA)	Adozione del PNA e attivazione della seconda fase della VAS	
6 DIREZIONI DI LINEA - 12 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
EAE Direzione Vigilanza Tariffaria e Statistiche Trasporto aereo	EQ.2.EAE Elaborazione di Istruzioni Tecnico Operative (ITO) per il monitoraggio annuale dei Major Investments (> 5 mln€) realizzati da ENAV in autofinanziamento e contenuti nel Piano delle Performance ex Reg. (UE) 2019/317 in coerenza con i dispositivi di approvazione dei singoli progetti da parte di EAP	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal Direttore Centrale	
	EQ.1.EAE Pubblicazione di una sezione ad hoc nel report ENAC dati di traffico riportante il livello dei principali fattori di inquinamento atmosferico per ciascun aeroporto nel LTOC (Landing and Take Off Cycle)	Stato avanzamento elaborazione sezione ad hoc	Sezione pubblicata	
EAP Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti	P.10.1.EAP Approvazione ENAC della progettazione impianto di produzione idrogeno redatto dal gestore a seguito dell'aggiudicazione del bando ENAC-ENEA per l'individuazione di un sito aeroportuale	Stato di avanzamento approvazione	Progetto approvato	
	EQ.1.EAP Elaborazione di Istruzioni Tecnico Operative (ITO) in cooperazione con EAE volte a definire i criteri per l'esame dei progetti presentati da ENAV così da consentire il monitoraggio annuale dei Major Investments (> 5 mln€) realizzati da ENAV in autofinanziamento e contenuti nel Piano delle Performance ex Reg.(UE) 2019/317	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal Direttore Centrale	
EGA Direzione Gestione Aeroporti	EQ.1.EGA Elaborazione di Istruzioni Tecnico Operative (ITO) sui criteri di accettabilità economico-finanziaria degli Handler	Stato avanzamento elaborazione ITO	ITO approvate dal Direttore Centrale	
	EQ.2.EGA Elaborazione di una proposta che contempli la anticipata risoluzione di un rapporto concessorio per consentire la realizzazione di investimenti sull'infrastruttura che richiedono tempi di ammortamento più lunghi della durata residua della concessione	Stato di avanzamento elaborazione della proposta	Proposta approvata dal DC	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
EII Direzione Investimenti Infrastrutturali	EQ.2.EII Definizione di un sistema organico e standardizzato di un monitoraggio degli adempimenti in capo ai gestori che hanno sottoscritto un Contratto di Programma	Stato avanzamento elaborazione check-list	Check lis approvate da Direttore Centrale	
	EQ.1.EII Predisposizione di uno schema tipo di contratto di programma sopra e sotto soglia alla luce delle osservazioni pervenite dagli organismi istituzionali e/o aggiornamenti alla normativa vigente	Stato di avanzamento predisposizione schema tipo	Schema tipo approvato dal Direttore Centrale	
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 attivazione della seconda fase della VAS	
	P.04.2.EPI Realizzazione Piano Aeroporti Minori (PAM)	Stato avanzamento realizzazione PAM	PAM e relative linee di attuazione definiti	
ETA Direzione Trasporto Aereo e Licenze	EQ.1.ETA Elaborazione di un Regolamento sugli Oneri di Servizio Pubblico	Stato di avanzamento dell'elaborazione del Regolamento	Regolamento approvato dal Direttore Centrale	
	EQ.2.ETA Definizione di uno studio di fattibilità teso allo sviluppo di un software per la gestione/individuazione digitale del totale delle cancellazioni nelle giornate di sciopero	Stato di avanzamento dello studio di fattibilità e collaborazione con la Direzione Sistemi informativi ai fini della realizzazione del software	Studio realizzato e approvato dal DC e relativi esiti per la realizzazione del software	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CEI

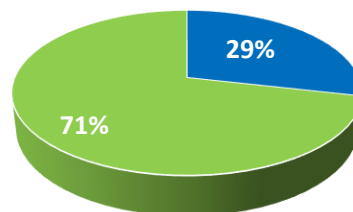


■ PIU' CHE ADEGUATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
COS - DIREZIONE CENTRALE STANDARD TECNICI E OPERATIVITA' AERONAUTICA	P.01.1.COS Predisporre un Piano di verifiche di standardizzazione triennale delle attività di sorveglianza e certificazione delle imprese del settore di competenza della Direzione e darne attuazione	% di attuazione del Piano su base della programmazione per l'anno 2025	80%	
	P.10.1.COS Dare attuazione all'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 Sottoscrizione accordo tecnico con MASE e avvio procedura per acquisire il supporto tecnico-specialistico finalizzato a: 1) implementazione della Direttiva EU-ETS ed introduzione nuove disposizioni riguardanti gli ETS Eligible Aviation Fuels e le emissioni non-CO2; 2) sistema CORSIA e sua integrazione all'interno della Direttiva ETS. 3) Supporto al Comitato ETS	Accordo sottoscritto, procedura di acquisizione completata e attività contenute nell'accordo ENAC-MASE avviate	
6 DIREZIONI DI LINEA - 12 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
OAM Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile	P.10.2.OAM Dossier conclusivo in Materia Ambientale (ENV) per la Delegazione Italia/Enac alla A42 ICAO	Stato di Avanzamento della preparazione del dossier ENV per la A42=> (disamina dei paper, elaborazione delle Linee di intervento dell'Italia assieme al coordinamento in sede europea sulle strategie condivise per le priorità ambientale stabilite per la negoziazione in sede ICAO)	Documenti predisposti per potenziali interventi in materia ENV da sottoporre al DG per la validazione conclusiva	
	P.10.1.OAM Dare attuazione all'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 Sottoscrizione accordo tecnico con MASE e avvio procedura per acquisire il supporto tecnico-specialistico finalizzato a: 1) implementazione della Direttiva EU-ETS ed introduzione nuove disposizioni riguardanti gli ETS Eligible Aviation Fuels e le emissioni non-CO2; 2) sistema CORSIA e sua integrazione all'interno della Direttiva ETS. 3) Supporto al Comitato ETS	Accordo sottoscritto, procedura di acquisizione completata e attività contenute nell'accordo ENAC-MASE avviate	
OCP Direzione Certificazione Prodotti	SA.1.OCP Definizione di misure di miglioramento sulla verifica nei confronti delle imprese di produzione della qualificazione dei sub-fornitori	Stato di avanzamento predisposizione documento contenente le misure di miglioramento	Documento approvato dal Direttore Centrale	
	SA.2.OCP Predisposizione corso di formazione tecnica sulla type certification	Stato di avanzamento predisposizione materiale didattico	materiale didattico predisposto e validato dal Direttore Centrale per la trasmissione a RRU	
ONO Direzione Navigabilità e operazioni	SA.1.ONO Monitoraggio filiera trasporto aereo sicuro delle merci pericolose	N. sessioni esami per "Shipper" sottoposte a verifica e gestione eventuali non conformità rilevate	Almeno 3 sessioni di 3 distinte Organizzazioni di Addestramento approvate	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
	SA.2.ONO Rivisitazione della regolamentazione nazionale sulle operazioni aeree (COAN) d'intesa con il Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa Civile	Stato avanzamento elaborazione Regolamento	Regolamento approvato dal Direttore Centrale e inviato ad approvazione del CDA	
OPC Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche	P.01.1.OPC Predisporre un Piano di verifiche di standardizzazione triennale delle attività di sorveglianza e certificazione delle imprese del settore di competenza della Direzione e darne attuazione	% di attuazione del Piano approvato dal Direttore Centrale su base della programmazione per l'anno 2025	80%	
	GS.1.OPC Dare attuazione al progetto monitoraggio dei carichi di lavoro del personale ispettivo addetto ai processi di certificazione e sorveglianza delle imprese aeronautiche sulla base dei dati registrati nei database dell'Ente	Stato avanzamento realizzazione strumento informatico	Strumento informatico realizzato	
OPE Direzione Personale di Volo	P.01.1.OPE Implementare il monitoraggio degli esaminatori nell'attività svolta all'estero	N. monitoraggi effettuati	10	
	SA.1.OPE Standardizzazione delle attività ENAC in tema di licenze di volo	N. Workshop organizzati	1 in sessione unica o duplice	
OSA Direzione Spazio Aereo	P.08.1.OSA Contribuire allo sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility attraverso l'emanazione di un Regolamento tecnico inerente gli aspetti nazionali dell'istituzione U-Space	Stato di avanzamento predisposizione della bozza per il CdA	Bozza di regolamento approvata dal DC e pronta per la consultazione esterna (CGR/COS)	
	SA.1.OSA Predisposizione corso di formazione tecnica sulle "Regole dell'aria"	Stato di avanzamento predisposizione corso di formazione	Primo corso erogato dopo condivisione con RRU del materiale didattico in lingua inglese	

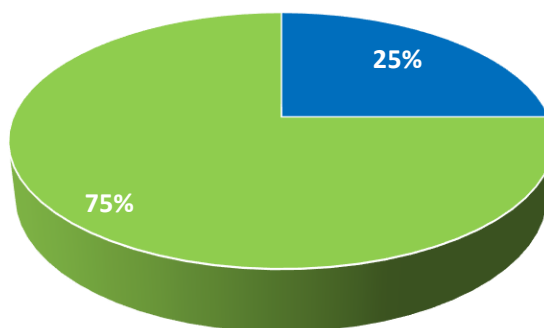
VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA COS



■ PIU' CHE ADEGUATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
CRB - DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE, ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO	C.03.2.CRB Revisione e semplificazione dei processi dell'Ente	Stato avanzamento revisione e semplificazione processi	Nuovo elenco processi elaborato	
	C.03.1.CRB Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti	
4 DIREZIONI DI LINEA - 8 OBIETTIVI				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
RBC Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	C.03.2.RBC Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico - parte spese (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio - spese	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti e approvati da DC	
	C.03.1.RBC Implementare un sistema di contabilità basato sul principio Accrual unico per il settore pubblico - parte entrate (Progetto pilota - Determina del Ragioniere Generale dello Stato n. 259 del 26 novembre 2024)	Stato avanzamento implementazione piano dei conti e realizzazione schemi di bilancio - entrate	Piano dei Conti 2025 e Conto Economico 2025 e Stato Patrimoniale 2025 predisposti e approvati da DC	
RRU Direzione Risorse Umane	C.03.1.RRU Sviluppo delle soft skills del personale	% Formazione 2025 erogata sulle soft skills del personale	40%	
	C.03.2.RRU Reclutamento personale per le sedi territoriali in carenza di personale	Stato di avanzamento procedure di mobilità	Bando di mobilità pubblicato su inPA	
RSC Direzione Risorse Strumentali e Centrale degli Acquisti	C.03.1.RSC Implementazione di un sistema informatico per la gestione degli incentivi per funzioni tecniche previste dal codice degli appalti	Stato avanzamento implementazione sistema	Sistema in produzione	
	C.03.2.RSC Revisione e aggiornamento PRO-47, PRO-48, regolamento IFT e modulistica discendente a seguito dell'emanando correttivo al Codice dei Contratti	Stato di avanzamento aggiornamento normativo	Procedure approvate dal Direttore Centrale e Regolamento presentato al CdA	
RSL Direzione Sicurezza e Logistica	GS.2.RSL Attuazione del nuovo sistema di gestione della sicurezza dei luoghi di lavoro per le Direzioni Territoriali	Stato avanzamento predisposizione Procedura Organizzativa per le Direzioni Territoriali	Procedura approvata dal Direttore Centrale	
	GS.1.RSL Attuazione del nuovo sistema di gestione della sicurezza dei luoghi di lavoro per la Direzione Generale	Stato avanzamento percorso di certificazione ISO-45001	Certificazione ISO-45001 ottenuta	

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).

L'elenco degli obiettivi 2025 di contenimento rischi corruttivi (misure) e trasparenza è riportato nell'Allegato 4 del PIAO. Nello schema riportato nella sezione seguente sono riportati i risultati raggiunti.

L'ENAC promuove la **trasparenza** istituzionale non come mero obbligo formale, ma come percorso continuo per informare cittadini e stakeholder. I principali canali di interlocuzione includono:

- Numero Verde gratuito (800898121) e Ufficio Relazioni con il Pubblico.
- Organizzazione di seminari, Giornate della Trasparenza, pubblicazioni e il canale YouTube *EnacChannel*.
- Il sito istituzionale e l'uso dei canali social.
- Consultazioni periodiche e questionari sulla qualità dei servizi dedicati agli stakeholder.

Dal 2013 il sito ospita la sezione "Amministrazione Trasparente" e l'area "Open Data ENAC". Dal 2016 l'Ente utilizza il software PAT (Portale Amministrazione Trasparente), sviluppato in riuso da un modello AGID.

L'applicativo ha permesso di decentralizzare la gestione degli adempimenti, abilitando i singoli dirigenti e il personale dagli stessi incaricati all'inserimento dei dati di competenza. Questo garantisce tempestività, standardizzazione e adempimento normativo.

Il personale incaricato riceve formazione periodica specifica. L'Ufficio Eventi e Comunicazione Istituzionale funge da punto di riferimento per l'uso del portale.

Negli Allegati 3 e 3bis del PIAO sono riportati, in corrispondenza di ciascun obbligo di pubblicazione, le Strutture responsabili dell'adempimento.

Nel 2025 L'Organismo Indipendente di Valutazione istituito presso l'Ente ha effettuato, alla luce della **delibera ANAC n. 192/2025**, la verifica sulla pubblicazione, completezza, aggiornamento e apertura del formato di specifici documenti, dati e informazioni, attestando il corretto adempimento dei relativi obblighi di pubblicazione.

In base al D.Lgs. 33/2013, chiunque può esercitare il diritto di **accesso civico** senza necessità di motivazione:

- accesso civico semplice per richiedere documenti e dati soggetti a pubblicazione obbligatoria,
- accesso civico generalizzato: per accedere a dati ulteriori detenuti dall'Amministrazione, nel rispetto dei limiti di legge.

L'ENAC ha adottato un apposito Regolamento e ha predisposto, nella sezione Amministrazione trasparente del sito istituzionale, una sottosezione denominata "Accesso civico" nella quale sono riportati istruzioni, modelli online e contatti del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT).

Le domande vanno inviate (preferibilmente online) all'Ufficio Eventi e Comunicazione Istituzionale, mentre la risposta è di competenza dei rispettivi Direttori responsabili dei dati.

Nella medesima sottosezione è pubblicato il Registro degli accessi, aggiornato semestralmente.

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.

Status Obiettivi 2025 di contenimento rischi corruttivi (misure) e trasparenza

Misura: Mappatura processi e gestione del rischio					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Nuova valutazione del rischio sul complesso dei processi dell'Ente, coerente con i criteri indicati nell'Allegato 1 al PNA 2019	Stato di avanzamento nuova valutazione	Valutazione completata al 70%	31/12/2025	Direttori centrali RPCT	Rinviato al 2026
Verifiche di auditing su processi rientranti nell'area di rischio "C" della sezione Anticorruzione del PIAO secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1 (Autorizzazione subconcessione beni e servizi aeroportuali per attività Aviation - processo 141i)	31/12/2025	Direzione Auditing	OK
Misura: Trasparenza					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Dare attuazione agli obblighi di pubblicazione	Pubblicazione documenti, informazioni e dati (d.lgs. n. 33/2013) attraverso il portale PAT	100%	v. documento "elenco strutture responsabili assolvimento obblighi trasparenza" allegato al PIAO	v. documento "elenco strutture responsabili assolvimento obblighi trasparenza" allegato al PIAO	OK
Misura: Segnalazione riservata degli illeciti - Whistleblowing					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Favorire l'utilizzo del sistema per l'effettuazione di segnalazioni riservate degli illeciti (Whistleblowing)	Stato avanzamento acquisizione nuova infrastruttura informatica e aggiornamento Linee guida	Infrastruttura informatica acquisita e Linee guida aggiornate	31/12/2025	Direzione Sistemi Informativi Team multidisciplinare	OK
Misura: Formazione					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Realizzazione attività formative programmate per l'anno 2025	% corsi erogati su corsi pianificati	70%	31/12/2025	Direzione Risorse Umane	OK
Misura: Dichiarazione sulle cause di inconferibilità / incompatibilità - incarichi dirigenziali					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Raccolta informatizzata delle dichiarazioni nuovi incarichi, delle dichiarazioni annuali incarichi già conferiti e delle variazioni delle condizioni ed effettuazione verifiche a campione	% dichiarazioni raccolte/totale incarichi	100%	31/12/2025	Direzione Risorse Umane	OK
	% dichiarazioni verificate/totale	10%			OK

Status Obiettivi 2025 di contenimento rischi corruttivi (misure) e trasparenza

Misura: Dichiarazione sulle cause di inconferibilità - attribuzione incarichi non dirigenziali e nomina commissioni-seggi/RUP-assegnazione a strutture sensibili					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Raccolta informatizzata delle dichiarazioni annuali e nuovi incarichi/nuove assegnazioni a strutture sensibili ed effettuazione verifiche a campione	% dichiarazioni raccolte/totale incarichi	100%	31/12/2025	Direzione Risorse Umane	OK
	%dichiarazioni verificate/totale	10%			OK
Misura: Gestione svolgimento attività successiva alla cessazione del rapporto di lavoro (Pantouflage)					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Verifica rispetto del divieto	Relazione sulle segnalazioni pervenute	Trasmissione al Responsabile PCT	30/11/2025	Direttori	OK
Misura: Audit tecnico sui processi					
Obiettivo	Indicatore	Target	Tempistica	Responsabilità	STATUS
Audit sui processi rientranti nell'attuazione dello SPAS secondo il Programma triennale di auditing interno	n. audit tecnici effettuati	2 (1. Monitoraggio applicaz. PRO GEN07 2 - Aggiornamento pubblicazioni AIP - processo 451i)	31/12/2025	Direzione Auditing	OK

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.

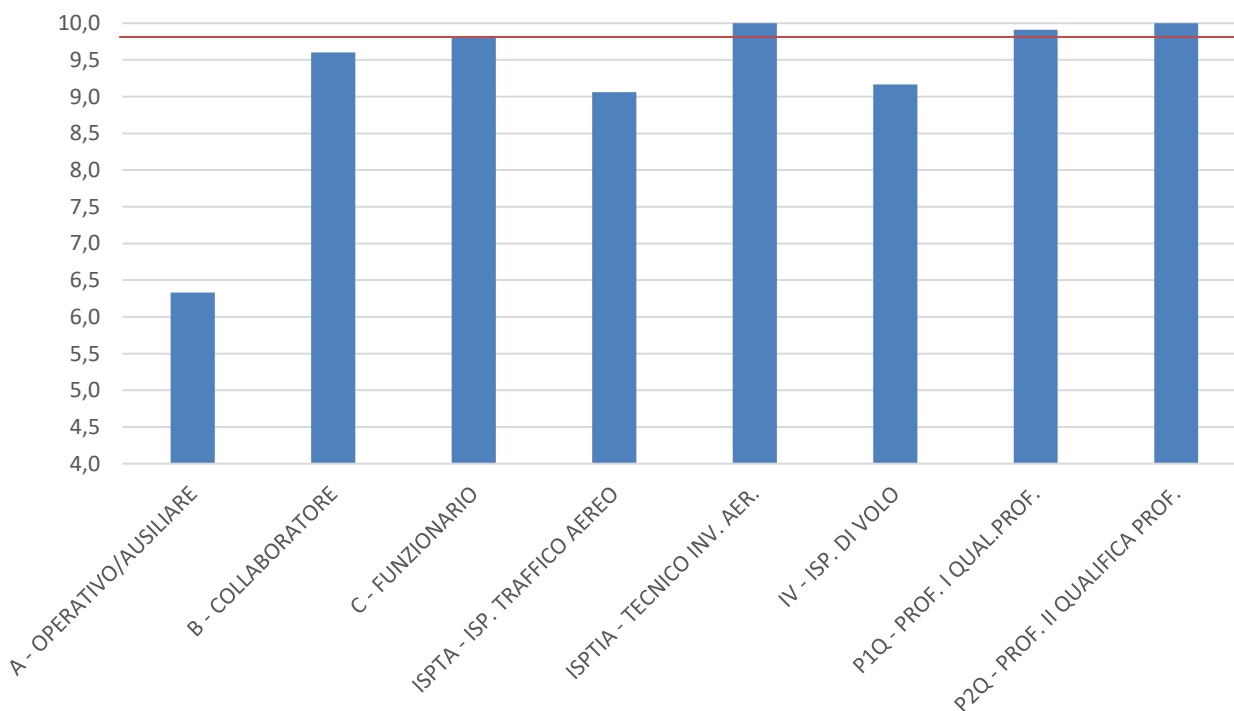
Sono stati gestiti un totale di 881 obiettivi individuali assegnati al personale non dirigente.

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 9,8.



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.

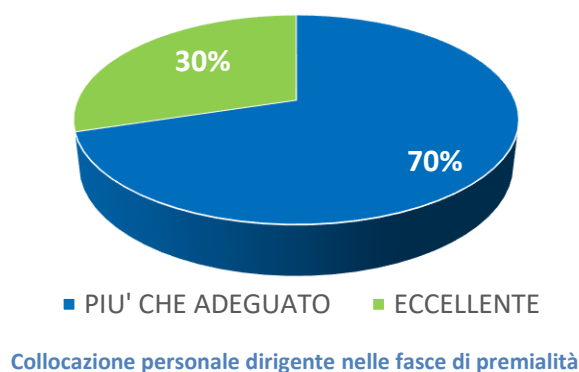
Il **personale dirigenziale** viene collocato in una determinata fascia di riconoscimento economico in funzione degli esiti della valutazione delle performance individuali ed organizzative, prendendo a riferimento le valutazioni relative a obiettivi e competenze di ruolo, trattate con pesi ponderali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



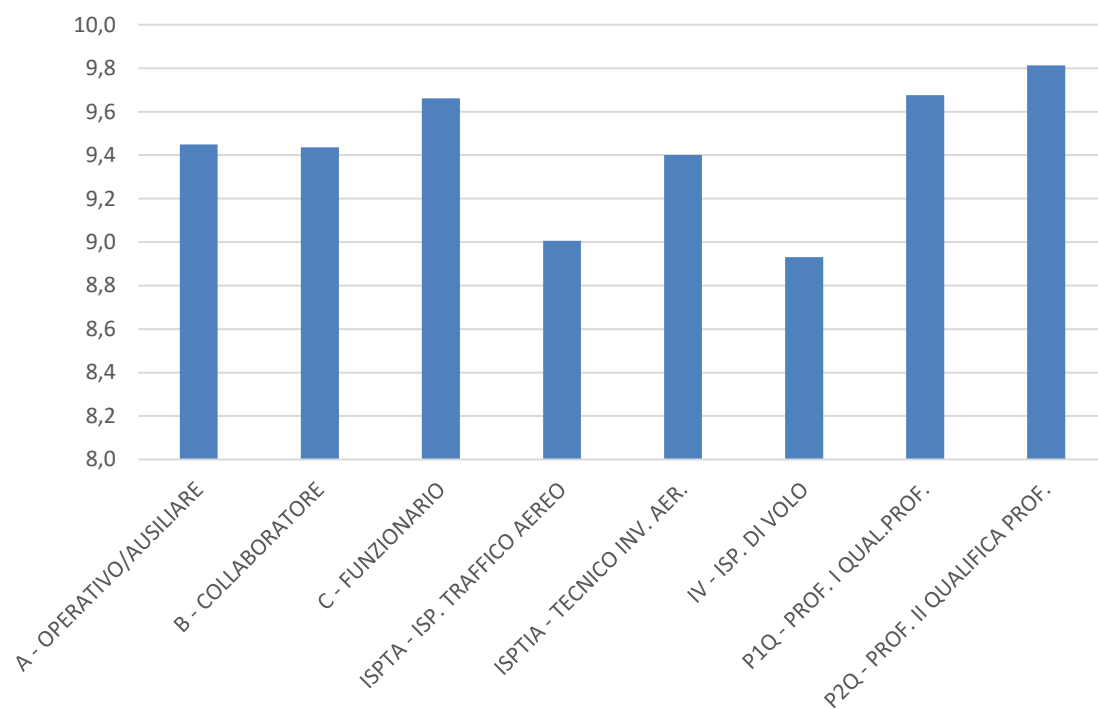
Collocazione personale dirigente nelle fasce di premialità

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).

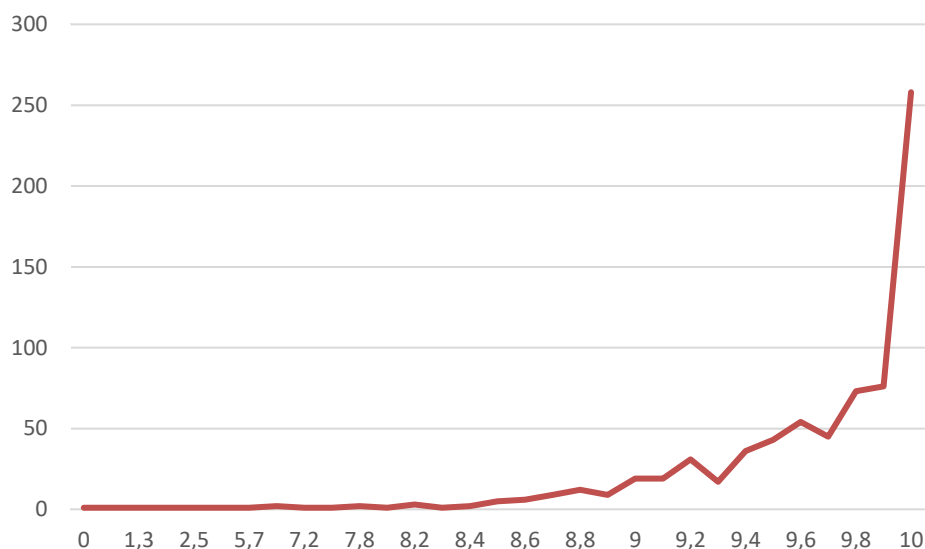
Nella tabella seguente sono riportati i punteggi medi di valutazione individuale

QUALIFICA	Valutazione
A - OPERATIVO/AUSILIARE	9,5
B - COLLABORATORE	9,4
C - FUNZIONARIO	9,7
ISPTA - ISP. TRAFFICO AEREO	9,0
ISPTIA - TECNICO INV. AER.	9,4
IV - ISP. DI VOLO	8,9
P1Q - PROF. I QUAL.PROF.	9,7
P2Q - PROF. II QUALIFICA PROF.	9,8
TOTALE	9,6

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



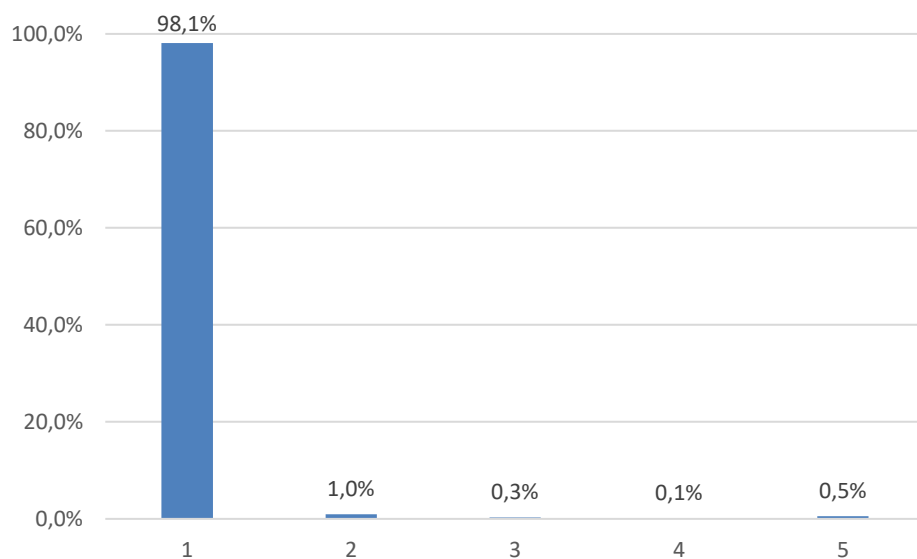
Frequenza valutazione personale non dirigente

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 "Ciclo performance". 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 "Ciclo performance": 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 per approvarle/rifiutarle e presenta all'OIV un quadro riepilogativo L'OIV prende visione delle modifiche e formula, in merito, eventuali osservazioni/commenti	Entro il 31 luglio
3	CHIUSURA PROGETTI	Entro la fine del mese di dicembre di ogni anno tutto il personale autocertifica il grado di raggiungimento dei propri obiettivi inserendo nel sistema informatico "Ciclo performance" la percentuale di avanzamento del progetto al 31 dicembre e la Relazione illustrativa obbligatoria 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)	Fine dicembre – metà gennaio
4	VALUTAZ. OBIETTIVI e COMPORTAMENTI	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 "Ciclo performance", che genera la scheda di valutazione in formato digitale. La valutazione viene discussa in apposito colloquio.	DG - DDCC - Direttori - PMCP	E) Schede di valutazione personale	La valutazione avviene attraverso l'applicativo informatico e viene discussa in apposito colloquio.	30 aprile

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

