

1.2.1. Techno Sky s.r.l.

Società partecipata al 100 per cento da Enav dal 2006, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano. La società fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi a 41 sistemi radar, 95 centri di telecomunicazione, 76 sistemi meteo, 5 *visual aid systems* (AVL), 198 sistemi di ausilio alla navigazione e 71 sistemi software per il Controllo del Traffico Aereo negli impianti gestiti da Enav. Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2015 e nei primi mesi del 2016 hanno riguardato:

- la razionalizzazione del processo di *procurement* aziendale, attraverso la riorganizzazione della funzione “Acquisti” nell’ottica di una semplificazione dei processi gestiti;
- la complessiva riorganizzazione della funzione “Operazioni ed Esercizio Tecnico”, volta a ottimizzare i processi gestiti nell’ambito delle attività di progettazione, ingegnerizzazione e implementazione delle attività manutentive erogate.

La Società ha chiuso il 2015 con un risultato netto positivo di 2,8 milioni, in incremento del 28,9 per cento rispetto all’esercizio precedente.

1.2.2. Consorzio Sicta

Il Consorzio Sicta, partecipato al 60 per cento da Enav e al 40 per cento da Techno Sky, svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di soluzioni innovative nel campo dei sistemi per la gestione del traffico aereo effettuata nei confronti delle Consorziatoe per i programmi europei di cui SESAR rappresenta la parte preponderante. A giugno 2016 è stata effettuata una riorganizzazione complessiva della macro struttura del Consorzio, attraverso la razionalizzazione delle posizioni di staff al Presidente e delle Strutture incaricate della realizzazione dei programmi e dei progetti del Consorzio riguardanti i concetti, gli scenari, i sistemi e le piattaforme operative ATM.

Il Consorzio, che non ha scopo di lucro, ha chiuso il bilancio al 31 dicembre 2015 con un risultato netto positivo di 5,5 migliaia di euro in leggero incremento rispetto al 2014.

1.2.3. Enav Asia Pacific

E’ una società partecipata al 100 per cento da Enav con sede a Kuala Lumpur (Malesia) costituita nel 2013 con l’obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sudest asiatico attraverso la fornitura di servizi dedicati.

La società è stata appositamente creata per lo sviluppo, la produzione, la fornitura, la vendita nonché l'esportazione dei Sistemi e dei Servizi della Navigazione Aerea in dette specifiche aree geografiche.

Si rivolge non solo alle organizzazioni che forniscono Servizi alla Navigazione Aerea ma più in generale a tutte quelle che gestiscono operazioni cosiddette “*Safety critical*” o comunque considerate ad Alta Affidabilità.

È continuato il pieno supporto al progetto in corso con la Direzione dell'Aviazione Civile Malese (DCA), denominato ATMOP, sia in termini di *Project Management* che di *delivery*.

Sono proseguite le attività di prospezione commerciale nell'aerea curando le relazioni con i Paesi di maggiore interesse ed in particolare con la Cina.

Ha chiuso l'esercizio 2015 con un risultato netto positivo di 15,8 migliaia di euro, in incremento rispetto all'esercizio precedente (4 migliaia di Euro al 31 dicembre 2014).

1.2.4. Enav North Atlantic

È la società, posseduta al 100 per cento da Enav, avente la forma giuridica di una *Limited Liability Company* e regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware; è stata costituita a gennaio 2014 per la partecipazione ad un investimento da realizzarsi mediante l'acquisizione del 12,5 per cento del capitale sociale della società Aireon LLC, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 mostra un risultato pari a zero essendo essenzialmente una società non operativa che detiene esclusivamente la partecipazione in Aireon.

1.3. Le certificazioni Enav

Nel mese di giugno 2015, a fronte dell'esito positivo delle attività di sorveglianza condotte da ENAC nel biennio 2013-2015, ENAV ha ottenuto il quarto rinnovo della certificazione “*Single European Sky*” (SES) quale Fornitore di Servizi di Navigazione Aerea. Contrariamente ai precedenti rinnovi, di durata biennale, tale rinnovo ha validità illimitata, anticipando così le previsioni della nuova normativa europea che sostituirà prossimamente la norma di certificazione attualmente costituita dal Regolamento (UE) n. 1035/2011.

In particolare, durante il biennio di sorveglianza 2013-2015, ENAC ha svolto 31 audit (6 nel 2013, 18 nel 2014 e 7 nel primo semestre del 2015), sia sugli enti operativi sia sulle strutture centrali. In tali audit ENAV ha dimostrato il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE)

n. 1035/2011, sia relativamente ai requisiti generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione) sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS).

Nel mese di gennaio del 2016, a fronte di 6 audit (3 nel 2014 e 3 nel 2015) da parte di ENAC finalizzati alla verifica del soddisfacimento dei requisiti previsti dal Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 2011 e dai Regolamenti ENAC “Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS)” e “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”, ENAV ha ottenuto il terzo rinnovo della certificazione da parte di ENAC per operare come “Organizzazione di Formazione”.

Inoltre, a fronte del transito dall’Aeronautica Militare ad ENAV dei Servizi di Traffico Aereo, del Servizio di Informazioni Aeronautiche, dei Servizi di Comunicazione e di Navigazione, forniti presso l’aeroporto di Treviso (26/06/2015); dei servizi di Meteorologia, forniti presso l’aeroporto di Verona Villafranca il 30/06/2015; dei servizi di Meteorologia, forniti presso l’aeroporto di Ciampino (02/07/2015); dei Servizi di Traffico Aereo, dei Servizi di Informazione Aeronautica e dei Servizi di Comunicazione e di Navigazione, forniti presso l’aeroporto di Brindisi (10/12/2015); dei servizi di Meteorologia, forniti presso l’aeroporto di Treviso (27/06/2016); e a fronte del transito dalla Società Valerio Catullo ad ENAV dei servizi di Comunicazione e Navigazione, forniti presso l’aeroporto di Brescia Montichiari (10/11/2015) è stata effettuata da ENAC l’estensione dei due Certificati di ENAV quale Fornitore dei Servizi della Navigazione Aerea e Organizzazione di Formazione.

Nel mese di maggio 2016, a seguito di un audit di sorveglianza da parte di ENAC al fine di verificare il soddisfacimento dei requisiti contenuti nel Regolamento ENAC sulle Procedure Strumentali di Volo, ENAV ha ottenuto il rinnovo della certificazione quale “Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo”.

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, in data 19 dicembre 2015, l’Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL – Business Assurance ha concluso positivamente le attività di verifica di rinnovo triennale, determinando:

- il rinnovo dei Certificati di conformità in accordo alla normativa UNI EN ISO 9001:2008 per ENAV, Techno Sky e SICTA;
- il rinnovo del Certificato di conformità in accordo alla normativa UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per ENAV.

Relativamente alle restanti certificazioni/attestazioni di Techno Sky:

- in data 9/12/2015 è stata effettuata da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL – *Business Assurance* la seconda verifica di mantenimento della certificazione F-GAS (Certificazione degli operatori e delle imprese coinvolte nell'utilizzo dei gas fluorurati ad effetto serra) ai sensi del Regolamento (UE) n. 517/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014;
- in data 16/10/2015 l'Ente Italiano di Accreditamento "ACCREDIA" ha rinnovato il certificato di accreditamento del Centro LAT 015 del Laboratorio di Taratura di Techno Sky;
- in data 28/07/2015, la società ha raggiunto il *Maturity Level 2* in merito all'implementazione del modello CMMI-DEV (Capability Maturity Model for Development) per le attività di sviluppo e manutenzione software di Techno Sky.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, ENAV è stata oggetto di audit specifici per verificare il mantenimento del "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua", del "Certificato di Approvazione delle imprese di manutenzione" e del "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" per voli diretti ad effettuare rilevamenti ed osservazioni, quest'ultimo propedeutico al mantenimento della "Licenza di esercizio di lavoro aereo" relativa a tali tipologie di voli.

1.4. Il rapporto Stato - Enav

1.4.1. I contratti di programma e di servizio

Per quanto concerne i Contratti di Programma e di Servizio 2013 - 2015, si sono svolti nel corso del 2015 gli ultimi incontri tecnici tra i rappresentanti ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato sono stati quindi consolidati i testi dei contratti e dei relativi allegati e sono stati inviati al CIPE, per il parere di competenza. Pervenuto il nulla osta da parte del CIPE, per effetto della normativa nazionale vigente al 2015, gli schemi sono stati trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari per il parere definitivo propedeutico alle firme dei contratti. Nel corso quindi del primo semestre del 2015, la VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione Trasporti della Camera, esaminato lo schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti ed ENAV per il triennio 2013-2015, hanno espresso il proprio parere favorevole alla sottoscrizione degli stessi. A seguito di tale positivo responso, nella parte conclusiva del 2015 i contratti sono stati ufficialmente sottoscritti dalle parti firmatarie.

Al fine di valorizzare ENAV assicurando maggiore certezza e stabilità nei rapporti giuridici nonché la coerenza dell'assetto regolatorio nazionale della fornitura dei servizi della navigazione aerea al

quadro normativo europeo di riferimento, la legge di stabilità 2016 n. 208/2015 ha definito la durata del Contratto di Programma coincidente con la durata del piano di *performance* nazionale. In sede di prima applicazione è stata fissata una durata quadriennale che regola il periodo che va dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2019. A tal fine la Società, insieme agli organi istituzionali di riferimento, ha avviato già dalla fine del 2015 l'iter di predisposizione del nuovo Contratto di Programma, predisponendo a Febbraio 2016 una bozza del documento. Gli oneri relativi al 2015, in applicazione del contratto 2013-2015, sono stati così ripartiti:

- 1) *euro 12.220.000 oneri per servizi di navigazione aerea in rotta sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006, così come successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione e abrogato a partire dal 1° gennaio 2015 dal Regolamento (UE) n. 391 del 3 maggio 2013, nonché ai sensi del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007;*
- 2) *euro 3.327.000 oneri per servizi di navigazione aerea in terminale sia nazionale che internazionale forniti dalla Società ai voli esentati ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 1794/2006, così come successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione e abrogato a partire dal 1° Gennaio 2015 dal Regolamento (UE) n. 391 del 3 maggio 2013, nonché ai sensi del decreto interministeriale n. 227/T del 28 dicembre 2007;*
- 3) *euro 30.000.000 oneri diretti a compensare Enav per i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e per garantire la sicurezza operativa, ai sensi dell'art. 11 septies della legge 2 dicembre 2005, n. 248;*

1.5. Il piano industriale 2016-2020

Il Piano Industriale 2016-2020 è stato sviluppato dalla società in funzione del nuovo assetto normativo comunitario nell'ambito del cielo unico europeo, nonché in relazione agli scenari macro economici che stanno caratterizzando l'attuale periodo.

Inoltre, gli indirizzi e gli obiettivi strategici, i *target* di *performance* operativa ed economica, nonché i piani di sviluppo commerciale sono stati in esso predisposti al fine di fornire ad ENAV e alle Società controllate una base di riferimento per poter superare le future sfide del *business* e governare il nuovo posizionamento di ENAV nell'ambito del mercato azionario.

Il nuovo Piano Industriale del gruppo focalizza la propria visione strategica su alcuni pilastri fondamentali:

- mantenere il focus su *core business* e clienti, facendo leva sulla significativa e sostenibile crescita del traffico aereo, ottimizzando ulteriormente le *performance* operative. In un contesto quindi di crescita del traffico sostenibile per il periodo considerato, l'obiettivo primario è quello di consolidare un assoluto livello di *safety*, che rimane di primaria importanza per l'azienda, ed ottenere eccellenti performance operative;
- rafforzare il ruolo di *leadership* tecnologica, con una importante partecipazione nei progetti strategici di rilevanza internazionale per lo sviluppo delle future piattaforme per il controllo del traffico aereo. Tale obiettivo è perseguibile attraverso un portafoglio ottimizzato di investimenti strategici e partnership industriali;
- raggiungere un certo grado di efficienza attraverso la riduzione dei costi di acquisto e l'ottimizzazione delle procedure di manutenzione, così come attraverso specifiche iniziative di riduzione dei costi unitari e gestione della domanda;
- sviluppare le opportunità commerciali sia in Italia sia all'estero facendo leva sulle competenze del Gruppo e sulle nuove tecnologie. Su tale aspetto appare utile menzionare come già oggi il Gruppo ha portato a termine oltre 150 progetti in 28 paesi nel mondo avendo come mercati principali e di riferimento la Malesia, la Penisola Araba, il Nord Africa e l'Europa;
- pervenire ad un più efficiente ed efficace utilizzo delle risorse del Gruppo, in modo da consentire una maggiore copertura dei fabbisogni di risorse in alcune specifiche strutture aziendali e poter quindi pervenire ad una riduzione dei costi per il personale;
- presidiare i principali tavoli istituzionali nazionali ed internazionali. Al fine infatti di garantire la partecipazione/sviluppo di partnership industriali per l'erogazione di servizi attuali e futuri, nonché per favorire maggiori opportunità di finanziamento da parte delle istituzioni nazionali ed internazionali.

Gli elementi chiave contenuti nel Piano Industriale convergono nel loro sviluppo temporale nel cosiddetto secondo periodo regolatorio di riferimento, con definizione, in conformità alla normativa comunitaria, delle tariffe, dei ricavi, nonché dei livelli di capacità operativa in accordo con i livelli di performance previsti dalla Commissione europea.

In particolare, le linee guida della pianificazione economica sono:

- crescita del traffico aereo significativa e sostenibile. In termini di traffico fatturato, misurato mediante le cosiddette unità di servizio, la previsione è di una crescita annuale media del periodo del +2.2 per cento per Rotta e +2.4 per cento per Terminale. In particolare per quanto riguarda il traffico di Rotta, che rappresenta circa il 75 per cento dei ricavi da core business, la previsione ha tenuto conto delle stime sul traffico effettuate dall'ufficio statistico di Eurocontrol;
- aumento delle opportunità di finanziamento dei progetti previsti nel proprio Piano Investimenti, relativi alla implementazione tecnologica sugli impianti di assistenza al volo. Il sostegno finanziario messo a disposizione dalla Commissione Europea rappresenta per ENAV, come per gli altri ANSP europei, un'opportunità da cogliere per creare economie di scala e promuovere ulteriormente a livello internazionale le proprie attività di investimento;
- espansione dei ricavi da sviluppo commerciale, con un previsto raddoppio delle entrate a livello di gruppo entro il 2019;
- contenimento dei costi d'esercizio, attraverso in particolare la razionalizzazione della spesa e dei relativi contratti.

1.6. L'immagine e la comunicazione societaria

1.6.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale

La Società attraverso la funzione *Brand Development* ha avviato nel corso del 2015 una serie di azioni mirate volte a rinnovare la propria immagine e ad incrementare la percezione societaria in vista del collocamento azionario.

In tale contesto è stata ideata e realizzata una campagna pubblicitaria, organica, articolata e fortemente integrata, volta a promuovere l'immagine aziendale e l'offerta pubblica di vendita verso il grande pubblico, sia di carattere nazionale che internazionale. La campagna, diffusa sui principali media, è stata realizzata in coordinamento con il MEF.

La società ha inoltre proceduto ad un *restyling* del logo aziendale. In questo ambito sono stati anche rinnovati i loghi delle società del Gruppo.

Per quanto concerne le attività di *web communication* l'Ente ha proceduto alla realizzazione del nuovo portale web di Gruppo, lanciato il 19 giugno 2016, che presenta una nuova "architettura" e impostazione grafica, in cui sono anche presenti prodotti informativi di carattere multimediale e interattivo. Il nuovo sito, grazie all'utilizzo di una piattaforma di ultima generazione, è fruibile sia da PC fisso che da tutte le *device* mobili (*smartphone, tablet, ecc.*). Nuova spinta è stata data al canale

ENAV, presente sulla piattaforma *you tube*, con aggiornamenti periodici e la realizzazione di nuovi filmati.

Relativamente agli eventi del Gruppo, ne sono stati organizzati nel 2015 e nel 1° semestre 2016 complessivamente 57, sia di carattere nazionale che internazionale. In particolare si ricorda la partecipazione al “*World ATM Congress 2016*” di Madrid (8-10 marzo 2016), la più importante manifestazione mondiale relativa ai servizi ed industrie nell’ambito del “*Air Traffic Management*”. Di particolare rilevanza anche l’organizzazione dell’evento SWIM GLOBAL (8-9 giugno ENAV-Ciampino), su mandato della SESAR JU, che ha visto la partecipazione dei vertici dei maggiori *providers* e istituzioni mondiali.

Sul piano internazionale la Società ha inoltre proseguito le proprie attività volte a rafforzare l’immagine societaria in contesti decisionali/istituzionali di rilevanza strategica e operativa (SESAR, CANSO, EUROCONTROL, BLUEMED e AIREON).

1.6.2. La Comunicazione

L’attività di comunicazione interna ed esterna ha avuto un particolare sviluppo nella seconda metà del 2015, quando si è focalizzata a garantire che i contenuti e le linee strategiche dell’azienda venissero trasmessi correttamente ed in maniera trasparente, cercando di offrire una corretta informazione relativamente all’insediamento del nuovo management e alla decisione del Governo di dare avvio all’operazione di apertura al mercato del capitale di ENAV.

Per la comunicazione esterna, in particolare, sono state avviate una serie di iniziative relative al progetto di IPO, insieme alla collaborazione di consulenti e in coordinamento con il MEF:

- una serie di articoli su stampa nazionale sul profilo della Società, centrati anche sulla privatizzazione di ENAV e sullo stato di avanzamento dei lavori;
- la preparazione delle iniziative di comunicazione relativamente agli appuntamenti previsti per le fasi di IPO (richiesta Ammissibilità, consegna Prospetto informativo, Approvazione Bilancio);
- la predisposizione di una strategia per dare visibilità esterna ad eventi e notizie aziendali finalizzate ad incrementare la riconoscibilità del marchio di ENAV;
- un ciclo di formazione interno destinato ai vertici aziendali, che ha incluso una sessione di formazione teorica sul mondo dei media e la gestione efficace di un’intervista;
- più in generale la gestione reattiva, in linea con gli obblighi e i vincoli normativi, delle richieste di informazioni provenienti dai media.

In termini di comunicazione interna sono state avviate diverse iniziative propedeutiche all'obiettivo di informare i dipendenti relativamente al processo di IPO, utilizzando sia gli strumenti aziendali già presenti, sia utilizzandone di nuovi, in particolare:

- sono stati realizzati alcuni video tutorial informativo-didattici sull'iter di quotazione in Borsa Italiana di ENAV;
- sono stati organizzati alcuni incontri tra l'AD di ENAV ed il management aziendale per la presentazione del Piano Industriale e dei risultati economico-finanziari del 2015;
- sono stati redatti e pubblicati editoriali ed interviste al Presidente e all'AD sul *magazine Cleared*, orientati a far conoscere il nuovo vertice aziendale a tutti i dipendenti del Gruppo;
- è stata rafforzata la presenza di articoli ed iniziative editoriali sul *Magazine Cleared* e sulla *Newsletter e-Cle@red* sulle dinamiche di trasformazione aziendale per supportare il cambiamento culturale in atto, attraverso una maggiore multimedialità sull'uso dell'ipertesto, del video, delle tracce MP3 e dei filmati MP4.

2. L'attività di gestione

2.1. La sicurezza: attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.

2.1.1. La sicurezza operativa (*Safety*)

La *Safety* (intesa come insieme di attività effettuate per sviluppare la sicurezza del volo e ridurre i rischi), è la guida dell'operato di Enav ed è l'obiettivo principale formalmente declinato nella *Safety Policy* aziendale.

La *Safety Policy*, firmata dall'Amministratore Delegato, è il documento con il quale la Società stabilisce e diffonde all'interno dell'Organizzazione l'impegno nel garantire l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni controllo e gestione del traffico aereo e del network ATS/CNS³.

Per garantire il contenimento dei rischi associati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, la sicurezza delle operazioni di volo (incolumità di persone e beni trasportati dagli operatori aerei) e, più in generale, la tutela di persone e cose che potrebbero subire danni correlati ad un livello inadeguato di sicurezza nella gestione del traffico aereo - ma anche per operare in conformità ai regolamenti, internazionali e nazionali, applicando la normativa tecnica di settore - Enav si è dotata di uno specifico manuale, il *Safety Management Manual* - SMM (cosa e chi) e di uno specifico sistema di gestione, il *Safety Management System* - SMS (come e quando).

Nel corso del 2014, è stato assunto un *Safety Plan* triennale (2015-2017).

Nel corso del 2015, la quasi totalità delle procedure del SMS sono state aggiornate, sia per adeguare i processi di gestione alle modifiche regolamentari intervenute, sia per tener conto dello stato d'implementazione del suddetto *Safety Plan* 2015-2017.

Il Piano, che è articolato su cinque macro-obiettivi, definisce gli obiettivi strategici e le azioni da intraprendere in ambito *Safety*, identificando i ruoli/le responsabilità delle Strutture Organizzative chiamate a operare per l'implementazione delle azioni programmate nel triennio, raccogliendo le iniziative per il miglioramento delle *performance* di sicurezza e per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti nell'ambito dello Schema di Prestazione che si applica ai Fornitori dei Servizi della Navigazione Aerea dell'Unione Europea (Regolamento EU 390/2013 che istituisce un sistema di prestazioni per i fornitori dei servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete).

³ ATS/CNS ovvero Servizi del Traffico Aereo e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza.

Delle sessanta azioni che compongono il Piano triennale, cinquantacinque era previsto fossero gestite nel 2015. Il processo di monitoraggio del *Safety Plan*, assicurato dalla Funzione *Safety* della società, ha permesso di registrare le attività e, per il 2015, ha evidenziato una percentuale di effettiva implementazione pari a circa l'87 per cento, con un 13 per cento di azioni che risultano posposte al 2016, senza alcun effetto sui minimi livelli di sicurezza attesi dei vigenti Regolamenti comunitari, conseguendo i previsti livelli minimi di prestazioni, dichiarati dalla Società nel *Blue Med FAB Performance Plan 2015-2019*.

Nel 2015, ENAV ha conseguito livelli di *Safety Performance* conformi o superiori a quelli definiti nella Decisione 2014/035/R che la Commissione europea ha adottato in accordo al Regolamento (UE) n. 390 per il settore di prestazione della *Safety* ed ha trovato piena attuazione il Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile.

Nel 2015, le segnalazioni totali di eventi di *Safety* presentate dal personale operativo sono state 3188 (erano state 3061 nel 2013 e 3147 nel 2014), mentre in considerazione delle attività e dei presidi implementati ai sensi del Regolamento UE 376/2014, nei primi 6 (sei) mesi del 2016, le segnalazioni ricevute sono state 2531, quindi con un proiezione annuale in aumento.

Nel corso del 2015, a seguito di specifiche richieste, la società ha prodotto valutazioni di *Safety* in diversi ambiti, non sempre esclusivamente riferibili alle operazioni di controllo del traffico aereo, quali, ad esempio, il supporto per attività navali presso il Porto di Brindisi, un'attività consulenziale a supporto al Master Plan di SAVE (società di gestione dell'aeroporto di Venezia Tessera), nonché attività di Ricerca e Sviluppo finanziate dalla Commissione Europea tramite SESAR-JU e Horizon2020 (aeromobili a pilotaggio remoto, progetto RACoon, FREE Solutions, Future Sky Safety, DARWIN, ecc.).

2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

Di seguito vengono riportati i dati relativi agli indicatori di qualità.

- Capacità ATC (Controllo Traffico Aereo)

Nel 2015, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.567.030⁴, in aumento (+0,7 per cento) rispetto al dato del 2014 (1.556.193 voli). La valutazione di lungo periodo, (rispetto ai 1.327.474 voli

⁴ Fonte Eurocontrol/DNM

registrati nel 2002⁵) conferma la tendenza positiva (+18,0 per cento) con una ripresa che risulta ancora debole e condizionata in parte da fattori geopolitici esogeni all'ATM.

Lo scenario del 2015, infatti, ha scontato non solo la debolezza di parte dell'area euro ma anche un diverso orientamento dei flussi di traffico aereo lungo direttrici che continuano a penalizzare lo spazio aereo italiano⁶. La combinazione di tali circostanze ha prodotto conseguenze sul mercato del trasporto aereo e sui vettori, che hanno rimodulato la loro offerta.

La media giornaliera dei voli assistiti nel 2015 si è attestata ad un valore (4.293) molto simile a quello del 2014 (4.253).

L'andamento del traffico aereo ha comportato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei *team* operativi, riconfigurando sale operative e torri di controllo, mantenendo, tuttavia, la gestione in sicurezza dei picchi giornalieri, ancora sostenuti nel 2015.

- Puntualità dei voli e continuità dei servizi

Per ciò che concerne “la qualità del servizio” di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea, i dati riferiti al 2015 confermano la positiva gestione operativa di ENAV, che si è avvicinata di molto al risultato simbolico di zero minuti di ritardo per volo di rotta assistito (0,0094 minuti/volo) a fronte di un obiettivo assegnato pari a 0,09 minuti/volo. Nel 2015 è stata confermata la positiva gestione operativa di ENAV, con il riconoscimento di circa 6 ml di bonus sulla capacità, previsti dallo schema delle *performance* comunitario.

Complessivamente i voli ritardati hanno subito, per motivi imputabili al “Sistema Italia”, un totale di 274.387⁷ minuti di ritardo (136.533 nel 2014 e 117.767 nel 2013) con un valore di ritardo medio per ogni volo che ha operato in Italia pari a 0,18 minuti⁸ (11 secondi/volo).

- L'efficienza dei voli

Nel 2015, oltre al consolidamento dell'attività aziendale a supporto dei clienti nel corso dell'anno, ENAV ha anche posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 37^o Conferenza

⁵ Utilizzato come anno di riferimento per la misura degli effetti sul sistema trasporto aereo derivanti dall'attacco terroristico alle Torri Gemelle di New York.

⁶ A causa delle perduranti tensioni sociali nel bacino mediterraneo del medio Oriente, in primis.

⁷ Il dato si riferisce al ritardo generato sul dominio aeroportuale da attori diversi da ENAV e a quello di rotta.

⁸ Tale valore fu 0,09 min./volo nel 2014 e 0,08 min./volo nel 2013.

dell'ICAO, con l'*ATM Master Plan Europeo* e con gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE n. 390/13 e successive modificazioni).

ENAV anche nel 2015 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan* (FEP), il piano che raccoglie le azioni programmate nel triennio e il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Molte azioni del FEP (*flight efficiency plan*) sono state direttamente collegate all'implementazione di un *network* ATS di maggior precisione ed efficacia, quindi funzionale al miglioramento della pianificabilità e della condotta dei voli, nelle fasi di crociera, di avvicinamento/allontanamento e in aeroporto.

2.1.3. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea

- **Indice di puntualità nel primo semestre 2016**

Per ciò che concerne la puntualità dei servizi della navigazione aerea forniti in Italia, a chiusura del primo semestre 2016, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al "sistema Italia" (ossia il complesso delle numerose regole e norme) un totale di 43.702 minuti di ritardo (furono 153.257 nel 2015, prevalentemente dipendenti dall'incendio al Terminal T3 dell'aeroporto di Fiumicino) con un valore di ritardo medio per ogni volo che ha operato sul territorio italiano pari a 0,059 minuti (3,5 secondi/volo).

- **La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione**

Il quadro internazionale, caratterizzato dalla riemersione violenta del terrorismo internazionale che ha confermato la forte esposizione dell'aviazione civile nel suo complesso, hanno indotto la Società ad un più attivo posizionamento sui diversi ambiti della *Security*.

Gli eventi di Parigi, Bruxelles, Istanbul, ma anche l'aumento esponenziale di attacchi informatici registrati nell'ultimo anno, obbligano le infrastrutture critiche ad una speciale riflessione sulle posizioni di garanzia che assumono nei riguardi degli utenti, del pubblico generale e degli interessi nazionali, avuto riguardo a fondamentali valori affidati alla cura come, nel caso di ENAV, la vita e l'incolumità delle persone in volo e a terra, la sicurezza, la regolarità ed efficienza del trasporto aereo.

Sono state anche avviate delle iniziative dirette ad accrescere la sensibilità del personale sui temi della *security* attraverso una campagna interna di informazione.

Il sistema di gestione della sicurezza è stato esteso verso tutte le società del Gruppo, ad iniziare dalla controllata Techno Sky.

La *cybersecurity* ha assunto nel 2015 per ENAV un ruolo chiave, soprattutto nell'azione preventiva e proattiva e non solo nella necessità di fronteggiare gli eventuali incidenti di sicurezza.

La Società ha partecipato alla pianificazione ed al governo delle emergenze, inclusa la partecipazione alla gestione dei grandi eventi, come quelli connessi al Giubileo della Misericordia o la dimensione di costante allerta nell'area del Mediterraneo, in stretto coordinamento con le istituzioni preposte alla sicurezza e alla difesa per la protezione delle infrastrutture, del personale e delle informazioni, anche in vista dell'entrata in vigore di nuovi strumenti regolatori cogenti dell'Unione Europea (tra tutti, la Direttiva “*Network Information Security*”) per assicurare la continuità dei servizi operativi, critici per l'Italia e per l'intero sistema dell'aviazione civile europeo.

- **Salute e sicurezza sul luogo di lavoro anno 2015**

Nel corso del 2015 è continuata l'attività di monitoraggio degli agenti fisici nei luoghi di lavoro (come il rumore, i campi elettromagnetici, il microclima e l'illuminamento) svolta operativamente da Techno Sky (attraverso un contratto “*in house*”, con periodicità quadriennale).

Sono stati anche realizzati due corsi e-learning “Formazione generale lavoratori (neoassunti)” e “Aggiornamento lavoratori” ed è proseguita l'attività di supporto ai responsabili delle strutture organizzative ai fini dell'aggiornamento/formazione iniziale degli addetti alla gestione delle emergenze (antincendio e primo soccorso) e sono state effettuate esercitazioni relative alla gestione delle emergenze ed evacuazioni nelle strutture aeroportuali in raccordo con i vigili del fuoco, il servizio sanitario aeroportuale e le società di gestione.

Nel corso del 2015, sono stati anche aggiornati i documenti di valutazione dei rischi (DVR) ed i piani di emergenza (PEE), effettuando periodici sopralluoghi e riunioni presso le Strutture territoriali, con la redazione di appositi verbali opportunamente archiviati.

Per quanto riguarda gli accertamenti sanitari, anche nel 2015 è continuata la campagna di controlli relativa alla verifica delle condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti riguardante il personale CTA e FISO.

2.2. Le Tariffe

2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale

Nel definire la propria politica tariffaria ENAV ha dovuto tenere conto sia del nuovo schema comunitario delle *performance* sia della perdurante situazione di incertezza del settore del trasporto aereo che in Italia ancora non ha consentito di recuperare le riduzioni dei volumi di traffico avvenute negli anni precedenti.

Nonostante le complessità evidenziate, ENAV è riuscita a definire un livello tariffario che se da una parte è stato in grado di garantire la propria stabilità economico-finanziaria, dall'altra ha tenuto conto delle esigenze del mercato.

Per quanto riguarda la tariffa di rotta, in linea con i principi contabili ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto di quanto previsto dal Piano di *Performance*, la Società ha garantito per il 2015 una tariffa applicata pari a 78,80 euro tendenzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente. Si rileva a tal proposito che, a valle della approvazione del Piano di *Performance*, per il 2015 avrebbe dovuto applicarsi una tariffa di rotta pari 80,49 euro. Non è stato possibile tuttavia applicare tale tariffa in quanto l'approvazione del Piano è arrivata solo nella prima parte del 2016. Per quanto detto, sulla base del meccanismo indicato dalla Commissione Europea, la differenza tra la tariffa 2015 applicata (78,80 euro) e quella effettiva da Piano di *Performance* (80,49) sarà recuperata nel 2016 mediante il *balance*⁹.

Per quanto riguarda il terminale, invece, per l'anno 2015, in linea con quanto previsto dalla regolamentazione comunitaria e con le scelte effettuate dall'Italia, sono in vigore tre zone di tariffazione per il terminale sulla base del numero dei movimenti sviluppati dagli aeroporti nazionali.

In particolare:

- la fascia tariffaria 1 (IT01), che comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino, con un numero di movimenti IFR medio per anno negli ultimi tre anni superiore ai 225 mila, cui si è applicata una tariffa pari a 195,57 euro;
- IT02, che comprende gli aeroporti al di sopra dei 70 mila movimenti IFR, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, con una tariffa pari a 214,72 euro;
- IT03, che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a 260,96 euro. Tenuto conto che, una larga parte degli aeroporti afferenti la terza zona sono caratterizzati da bassi volumi di unità di servizio, la Società, per mitigare il fisiologico incremento della tariffa per tale zona, ha

⁹ Il *balance*, come esemplificazione, rappresenta l'integrazione tariffaria derivante dalla consuntivazione dei volumi di traffico e/o costi posti a confronto con i valori preventivati in sede di determinazione tariffaria nel *Performance Plan*

posto in essere, in raccordo con i competenti Ministeri, una serie di interventi, tra i quali l'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe per oltre 20 milioni di euro come contributo di ENAV alla tariffa di terminale di terza fascia ed il rinvio ad anni successivi degli *under-over recovery* tariffari (c.d. *balance*).

2.3. La normativa comunitaria e il piano di *performance*

2.3.1. Il piano di *performance* nazionale e gli obiettivi

Giova ricordare che il piano di *performance* nazionale è stato previsto dalla normativa sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.390 e n. 391 del 2013, i quali hanno regolato il sistema tariffario e disciplinato il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea. Dopo l'approvazione da parte della Commissione Europea, assume valore cogente e guida, per tutti i soggetti coinvolti, la definizione delle tariffe nazionali per l'intero periodo di riferimento.

Nel mese di giugno, la Società ha predisposto il piano di *performance* per il secondo periodo di riferimento (2015-2019), dopo una opportuna condivisione con le Istituzioni nazionali di riferimento, Enac e Commissione Europea.

Rispetto al primo periodo di riferimento, il quale era applicabile ai soli servizi di rotta, con l'entrata in vigore delle norme sopracitate è stata introdotta la novità dell'assoggettamento al suddetto Piano anche dei servizi di terminale, che per l'Italia riguardano gli aeroporti inclusi nella prima e seconda fascia di tariffazione (le quali includono, per la fascia 1 l'aeroporto di Roma Fiumicino il quale registra un numero di movimenti superiore ai 225.000 e, per la fascia 2, gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, i quali sviluppano un numero di movimenti compresi tra i 70.000 e i 225.000). Si ricorda che la normativa in materia di *performance* prevede l'applicazione del meccanismo di rischio traffico (condivisione del rischio tra *provider* e utenti dello spazio aereo) e del rischio costi (eliminazione della possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti di costo tra quanto pianificato nel piano di *performance* e quanto consuntivato a fine anno). Per quanto concerne il terminale, la prima fascia tariffaria è soggetta allo schema di *performance* e quindi vincolata sia al rischio traffico che al rischio costo. La seconda fascia tariffaria è invece soggetta al solo rischio costo.

Da ricordare altresì che l'Italia ha identificato anche una terza fascia di tariffazione, riferita agli aeroporti che sviluppano un numero di movimenti inferiore a 70.000, fascia che è esclusa dall'applicazione della norma comunitaria ed è invece soggetta alla normativa nazionale, con il sistema di *cost recovery*.