

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

Premessa

Con l'approvazione del bilancio per l'anno 2005 viene a concludersi il mandato triennale di questo Consiglio di Amministrazione.

E' questo, dunque, il consuntivo di chiusura dell'opera svolta in un triennio nell'interesse dell'Azienda e della collettività, in un serrato lavoro di squadra condotto anche con tutti gli altri protagonisti del complesso sistema del trasporto aereo. Nel tracciare questo consuntivo, è necessario tenere presente lo stato di profondo malessere nel quale versava la Società nel momento del nostro insediamento, ancora turbata e frastornata dai drammatici eventi di Linate, che avevano grandemente incrinato, anche a livello mediatico, la sua credibilità operativa e tecnica e la sua immagine complessiva.

L'immediata preoccupazione del Consiglio fu quindi quella di programmare ed attuare subito una serie di interventi strutturali, organizzativi e gestionali che consentissero di pervenire ad una effettiva ed efficace realizzazione del mandato affidato.

Ovviamente, molto resta ancora da fare non soltanto per condurre ad effettivo compimento alcuni importanti progetti avviati, ma anche per rispondere con efficacia alle rilevanti sfide che il futuro del trasporto aereo e del Cielo Unico Europeo impongono ad Enav.

A conclusione di questo triennio è però possibile tracciare il consuntivo del mandato espletato e sottolineare le seguenti realizzazioni:

Il rilancio degli investimenti dopo un lungo periodo di congelamento (per un importo complessivo di 1.150 milioni di Euro).

Particolare cura è stata posta alla creazione di un moderno ed efficiente sistema di gestione del traffico aereo, nel duplice obiettivo:

- di un totale adeguamento degli impianti e delle attrezzature tecnologiche ai più elevati standard internazionali della sicurezza e della qualità del servizio;
- di un consistente incremento della capacità degli aeroporti a soddisfare una maggiore domanda di traffico.

Gli investimenti sugli uomini

Nello stesso intento di elevare i livelli di sicurezza della navigazione aerea, si è anche proceduto a massicci investimenti sulla formazione degli uomini, in particolare di quelli direttamente addetti al controllo del traffico aereo. La riprova di questa nuova attenzione agli uomini, è costituita dalla crescita verticale delle ore di formazione annualmente erogate, passate dalle 77.000 del 2003 alle 163.000 del 2005.

Accanto alla Scuola di Roma, oramai insufficiente a potere soddisfare i nuovi bisogni, è stata creata a Forlì una nuova struttura di formazione interattiva con le realtà universitarie del territorio, tra cui la Facoltà di ingegneria aerospaziale e meccanica e le Facoltà linguistiche.

Il miglioramento del servizio in termini di sicurezza e di qualità

Gli indicatori dimostrano un sostanziale miglioramento delle performances, che passano da un indice annuale di 5,6 eventi significativi del 2003 a 3,1 eventi significativi del 2005. Tale miglioramento raggiunge valori ancor più consistenti per quanto riguarda la componente degli eventi molto significativi, che nel 2005 ha visto un totale di 5 eventi contro i 21 del 2003, con una “performance” migliorativa sull’intero triennio di circa il 77%.

Sotto il profilo della qualità, nonostante l’incremento del numero dei movimenti (+ 7% dal 2003), si evidenzia la riduzione dei ritardi a 0,32 minuti per volo assistito rispetto a 0,39 minuti del 2003 (con un miglioramento del 18%).

Relazioni sindacali

Il complessivo miglioramento del clima aziendale, come effetto anche di un nuovo modello di relazioni sindacali, a superamento delle tensioni e degli scontri che avevano caratterizzato il passato. Segno evidente di tale miglioramento è la forte riduzione degli scioperi, che nell’anno 2005 sono infatti scesi a solo 12 ore di sciopero nazionale rispetto alle 36 ore del 2002.

L’acquisizione del presidio diretto delle attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi di controllo di Enav

E’ stato concretamente avviato il processo di internalizzazione del presidio diretto delle attività di manutenzione.

Come messo in luce anche dal Parlamento e dal Governo, il presidio diretto di tali attività costituisce un risultato di grande rilievo strategico, assolutamente essenziale per il futuro dell'assistenza al volo in Italia. In quanto:

- garantisce la massimizzazione del livello di sicurezza, assicurando il più ampio controllo di servizi particolarmente delicati e strategici;
- rafforza la posizione competitiva di Enav, che in tal modo viene a rivestire anche l'importante ruolo di fornitore integrato di servizi, in analogia agli omologhi operatori europei, con l'opportunità di sviluppare nuovi business sia in Italia che all'Estero.

Al fine di raggiungere compiutamente e in tempi rapidi l'obiettivo di internalizzazione, Enav sta trattando con Vitrociset l'acquisizione dello specifico ramo d'azienda che da sempre svolge in outsourcing tali attività.

La riduzione delle tariffe

Nel corso del triennio, si è applicato sui costi aziendali un recupero di efficienza del 2% per anno, anticipando quanto previsto dallo "schema" di Contratto di Programma 2004-2006 in corso di approvazione.

La risultante in termini tariffari, anche per effetto della Legge Finanziaria di fine 2005, ha determinato una riduzione della tariffa unitaria di terminale da 3,14 Euro del 2003 a 2,23 Euro applicata nel 2006 (- 29%) e della tariffa unitaria di Rotta da 67,99 Euro del 2003 a 67,5 Euro applicata nel 2006.

Recentemente la IATA ha espresso vivo apprezzamento per questo risultato di Enav, considerandolo tra le best practices svolte dai Paesi aderenti ad Eurocontrol.

La definizione del Piano Strategico 2005-2007

Per la prima volta dalla sua costituzione in S.p.A., Enav ha predisposto un articolato e compiuto Piano Industriale - che ha ricevuto l'espresso apprezzamento dell'Azionista - nel quale sono state individuate le priorità strategiche in termini di sicurezza, di qualità, di capacità produttiva e di economicità, in un contesto regolatorio-tariffario e di business decisamente più critico e nello stesso tempo aggressivo rispetto al passato.

Nel contempo sono stati attivati specifici piani di azione mirati al perseguimento degli obiettivi strategici pianificati.

Il miglioramento dell'immagine complessiva della Società

Tale risultato è dipeso certamente dal nuovo modello di cultura d'impresa che Enav si è dato, ma anche da un efficace sistema di comunicazioni che ha consentito tempestivi e corretti rapporti di dialogo con gli utenti, con le Istituzioni nazionali, con gli Enti internazionali dell' Air Traffic Management, con le Società di gestione aeroportuali nonché con tutti i mass media.

Il giudizio della Corte dei Conti

Alla luce di tutto quanto precede, assume particolare valore il positivo giudizio espresso dalla *Corte dei Conti* nella sua Relazione al Parlamento del 25 giugno 2005, relativamente alla complessiva attività gestionale di questo Consiglio di Amministrazione.

In particolare, la Corte ha riconosciuto al nuovo Consiglio di aver curato la realizzazione dello scopo statutario primario della sicurezza della navigazione aerea, mediante una strategia di valorizzazione delle risorse umane e attraverso un'opera di rapido ammodernamento e di implementazione degli apparati e dei sistemi tecnologici necessari al controllo del traffico aereo.

La Corte dei Conti nel concludere la sua relazione ha affermato che Enav si è così “avvicinata sensibilmente al modello strutturale e funzionale al quale la sua trasformazione in S.p.A. era preordinata”.

Andamento del mercato

L'esercizio 2005 conferma la trasformazione della domanda di traffico aereo che si era già manifestata in modo ancora più accentuato nel corso del precedente esercizio.

Infatti a fronte della già modeste previsioni iniziali di incremento (+2,4%), il traffico ha registrato ancora più limitati sviluppi che si attestano complessivamente al +1,1 % per quello di rotta(*) ed al +1,9 % per quello di terminale(**).

In ambito Europeo, l'incremento del traffico di rotta per l'Italia (+1,1%) espresso in unità di servizio(***), risulta inferiore alla media Eurocontrol (+6%) e a quello registrato dai maggiori providers europei quali Germania (+7,7%), Francia (+3,1%), Gran Bretagna (+5,5%) e Spagna (+7,7%).

Traffico totale di rotta (unità di servizio)	2005	2004	Variazioni	
				%
Germania	11.108.716	10.312.534	796.182	7,7%
Francia	16.270.405	15.773.681	496.724	3,1%
Gran Bretagna	10.047.006	9.519.625	527.381	5,5%
Italia	7.832.755	7.748.784	83.971	1,1%
Spagna	8.100.680	7.523.663	577.017	7,7%
EUROCONTROL	99.933.531	94.317.900	5.615.631	6,0%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.

(***) Per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

Traffico di rotta

Dall'analisi del traffico commerciale di rotta si evidenzia che:

1) Il traffico internazionale registra un incremento di circa il 7 % in termini di numero di voli, ma solo il + 2,6 % in termini di unità di servizio. In particolare tale traffico, disaggregato per la componente relativa al traffico di sorvolo con e senza scalo in Italia, evidenzia:

- un traffico commerciale in aumento con un + 4,4 % di unità di servizio ed un + 6,9% del numero dei voli. Il positivo andamento è favorito dallo sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia grazie anche allo sviluppo delle compagnie low-cost;
- un traffico di sorvolo commerciale in lieve incremento determinando un aumento di circa l'1% delle unità di servizio e del 7,1% del numero dei voli. Tale andamento è determinato essenzialmente dalla minore distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (decremento del 5%).

2) Il traffico nazionale, analogamente a quanto avvenuto lo scorso anno, presenta un decremento di circa -1,1 % delle unità di servizio con un modesto incremento dei voli +0,8%. Tale andamento è influenzato dal permanere dello stato di instabilità e difficoltà della maggiore compagnia nazionale e di altre compagnie minori.

3) Il traffico cosiddetto esente, il cui costo, per assistenza al volo, è a carico dello Stato, ha registrato una ulteriore riduzione del -12,9% delle unità di servizio e del -3,5% del numero dei voli, prevalentemente determinato dalla diminuzione dei sorvoli di aeromobili militari.

Dall'analisi del traffico di rotta, con particolare riferimento al traffico internazionale, si riconferma la tendenza già rilevata nel 2004 di un incremento significativo dei movimenti rispetto alle unità di servizio. Le ricadute sulla gestione di tale andamento determinano l'esigenza di apertura di nuovi settori di spazio aereo a garanzia dell'assorbimento della domanda, con conseguenti ripercussioni economiche in termini di maggiori costi per l'impiego di personale a fronte di minori ricavi unitari.

I dati del traffico di rotta che si rappresentano, confrontati in modo omogeneo con quelli del 2004, evidenziano in modo netto l'andamento ancora instabile del traffico di rotta espresso in numero di voli e in unità di servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	375.888	372.901	2.987	0,8%
Internazionale	1.207.212	1.128.422	78.790	7,0%
Totale traffico commerciale	1.583.100	1.501.323	81.777	5,4%
Militare	68.311	75.015	-6.704	-8,9%
Altro esente	218.639	222.397	-3.758	-1,7%
Totale esente	286.950	297.412	-10.462	-3,5%
Totale complessivo	1.870.050	1.798.735	71.315	4,0%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	1.665.116	1.683.500	-18.384	-1,1%
Internazionale	5.913.089	5.761.609	151.481	2,6%
Totale traffico commerciale	7.578.206	7.445.109	133.097	1,8%
Militare	229.367	282.153	-52.787	-18,7%
Altro esente	82.638	76.146	6.491	8,5%
Totale esente	312.005	358.300	-46.294	-12,9%
Totale complessivo	7.890.211	7.803.408	86.802	1,1%

Traffico di terminale

Per quanto riguarda la domanda commerciale per i servizi di terminale si evidenzia un incremento del +2,2 % delle unità di servizio ed un -6,1% delle unità di servizio esenti.

Traffico di terminale (numero di voli)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	298.250	301.248	-2.998	-1,0%
Internazionale	345.875	322.794	23.081	7,2%
Totale traffico commerciale	644.125	624.042	20.083	3,2%
Militare	21.757	22.271	-514	-2,3%
Altro esente	129.770	141.000	-11.230	-8,0%
Totale esente	151.527	163.271	-11.744	-7,2%
Totale complessivo	795.652	787.313	8.339	1,1%

Traffico di terminale (unità di servizio)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	13.102.062	13.331.059	-228.997	-1,7%
Internazionale	18.481.157	17.570.647	910.510	5,2%
Totale traffico commerciale	31.583.220	30.901.706	681.513	2,2%
Militare	258.709	273.337	-14.626	-5,4%
Altro esente	742.341	792.341	-50.001	-6,3%
Totale unità di servizio	1.001.050	1.065.678	-64.628	-6,1%
Totale complessivo	32.584.270	31.967.384	616.886	1,9%

In particolare il traffico commerciale nazionale di terminale, analogamente a quanto evidenziato per la rotta, conferma la tendenza in diminuzione del -1,7 % delle unità di servizio e del -1% del numero dei voli, essenzialmente legato alla limitazione dei volumi delle compagnie nazionali.

Il traffico commerciale internazionale di terminale registra invece un incremento del +5,2% delle unità di servizio e del +7,2 % del numero dei voli.

Investimenti e Ricerca

Nel corso dell'esercizio, sulla base del Piano triennale degli investimenti 2005/2007 approvato dal Consiglio di Amministrazione, sono proseguite le operazioni di contrattualizzazione degli investimenti pianificati per il 2005. In tal senso, rispetto al valore pianificato di 311,6 milioni di Euro, i contratti stipulati ammontano a 266,3 milioni di Euro pari all'85,5% del totale.

In particolare i contratti hanno riguardato prevalentemente gli investimenti per le strutture di aeroporto e dei centri regionali per 205,4 milioni di Euro; per 37,4 milioni di Euro i contratti relativi allo sviluppo di sistemi informativi gestionali e delle componenti infrastrutturali di sede; per 14 milioni di Euro gli investimenti per la sicurezza del lavoro (L. 626/94); ed infine per 9,5 milioni di Euro gli investimenti per la sicurezza degli impianti.

Gli investimenti completati nell'esercizio ed entrati nel ciclo operativo ammontano complessivamente a 188,5 milioni di Euro di cui 120 milioni di Euro per investimenti su impianti di aeroporto e 68,5 milioni di Euro per investimenti su impianti di rotta. In particolare, sotto il profilo tecnico, i sistemi sviluppati riguardano le comunicazioni terra-bordo-terra, la movimentazione aeroportuale, l'anti-intrusione di pista, gli aiuti visivi luminosi, la meteorologia, la sorveglianza radar ed i sistemi di controllo del traffico aereo ed aeroportuale.

Gli interventi principali di miglioramento ed innovazione volti ad innalzare i livelli di capacità e sicurezza aeroportuali effettuati nel 2005 riguardano:

- la installazione di nuovi Radar per il controllo in fase di avvicinamento a Firenze e a Venezia;
- la installazione di un nuovo Radar di superficie e di avvicinamento a Bergamo;
- la installazione di un radar meteorologico asservito al centro previsionale di Linate;
- la realizzazione di nuovi sistemi di aiuti visivi luminosi (AVL) a Padova e Parma ;
- la realizzazione di nuovi sistemi di radioassistenza (I.L.S.) a Venezia, Trieste e Parma necessari a garantire adeguati livelli di servizio anche in condizioni di scarsa visibilità;
- l'ammodernamento tecnologico della Torre di controllo di Genova;
- lo schieramento di nuove postazioni operative nella sala di controllo di area di Roma/Ciampino ;

- l'ammodernamento degli impianti aeroportuali di Palermo, Bologna, Ancona, Fiumicino, Olbia, Reggio Calabria, Firenze e Catania.
- l'evoluzione delle funzioni di controllo dell'ACC di Ciampino con i dati provenienti dai nuovi sensori "Modo S".

Nel settore dei servizi di rotta, sono stati realizzati i seguenti interventi:

- installazione di un nuovo Radar di rotta a Ronchi dei Legionari necessario per migliorare la copertura della sorveglianza radar nell'area nazionale del nord-est;
- collegamenti in ponte radio tra vari teleposti remoti (sedi di sistemi di comunicazione Terra/Bordo/Terra) ed i relativi Centri di Controllo di Area, con apparati di sistema tecnologicamente più evoluti ed efficienti.

Sono in fase di completamento:

- l'installazione presso il sito di Poggio Lecceta, del primo Radar "Modo S" a tecnologia evoluta, con il quale è stata effettuata la validazione della nuova classe di sistemi radar in grado di fornire dati di volo più completi e sicuri;
- l'installazione presso i quattro ACC di Roma, Milano, Padova e Brindisi, di un sistema di controllo di riserva (Fall-Back) in grado di garantire la immediata continuità del servizio anche in caso di guasti e/o atti di terrorismo che dovessero verificarsi in uno dei suddetti centri.

Nel campo della "ricerca applicata e pre-operativa", è stato completato il programma "Mediterranean Free Flight (MFF)", parzialmente finanziato con fondi di ricerca europei, il cui successo è stato riconosciuto da tutti i Partners Europei e da Eurocontrol. Con tale programma Enav ha rilanciato la valenza internazionale del proprio "Centro di Simulazione e Sperimentazione" da impiegare, come centro di eccellenza tecnologica, in collaborazione con i principali partners internazionali del settore, per sperimentare tecnologie, applicazioni e procedure operative avanzate, volte alla ricerca di significativi miglioramenti nel campo della sicurezza, dell'affidabilità e delle capacità operative del settore.

La riprova dei successi conseguiti sono rappresentati dalla partecipazione di Enav ai più importanti tavoli europei (SESAR "Single European Sky ATM Research") e dal ruolo di leader giocato

dall'Azienda nelle attività di cooperazione euro-mediterranea. In merito a questo aspetto, Enav sta lavorando ad accordi con i Paesi del Mediterraneo per la definizione della futura politica di assistenza al volo negli spazi aerei della Regione (Functional Airspace Block).

Nel campo delle tecnologie satellitari, che entreranno a far parte dei sistemi di navigazione aerea nei futuri scenari operativi, Enav, nel corso del 2005, ha definito con l'Industria del settore una linea tecnico-programmatica (EGNOS 2 Galileo) per l'impiego di tali tecnologie nel settore dell'Air Traffic Management recuperando, tramite l'Agenzia Spaziale Italiana, i finanziamenti a suo tempo restituiti.

Da evidenziare, inoltre, che al fine di garantire l'efficienza gestionale ed economica nella realizzazione del Piano degli Investimenti, è stato introdotto nel corso del 2005 un sistema di Project Management che permette il monitoraggio continuo dell'avanzamento fisico ed economico dei progetti.

Andamento della gestione operativa

Con il 2005 si chiude una fase cruciale per i sistemi di gestione del traffico aereo che ha visto il consolidarsi di un modello italiano di sistema ATM, automatizzato ed integrato, basato sul processamento dei dati di volo e radar, esteso poi a comprendere anche le unità operative localizzate sulle torri di controllo. L'equipaggiamento tecnico fornito è tra quelli più evoluti in grado di raggiungere il livello ECAC (European Civil Aviation Conference) di "advanced" e per molti aspetti supera anche tale livello. Il risultato è la capacità di gestire lo spazio aereo italiano come un'entità continua, controllata dal radar e senza soluzioni di continuità per soddisfare le esigenze di traffico "gate to gate".

La peculiarità delle realizzazioni che hanno avuto compimento nel 2005 possono essere sintetizzate nel raggiungimento di quattro importanti obiettivi:

- ammodernamento di tutte le componenti di base di un sistema ATM (Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza, Aiuti visivi e Automazione), sia a livello aeroportuale che di rotta;
- completa armonizzazione, interoperabilità ed integrazione con il sistema di gestione del traffico aereo Europeo;
- rimodulazione funzionale dello spazio aereo e potenziamento del sistema di rotte, sia quelle dedicate agli arrivi e partenze, che quelle relative ai sorvoli dello spazio aereo nazionale;
- potenziamento dei sistemi e metodi per analisi e classificazione degli eventi collegati alla sicurezza delle operazioni.

I programmi relativi agli obiettivi sopra evidenziati hanno consentito di modulare l'erogazione dei servizi incrementando la capacità di gestione complessiva dell'intero sistema di rotta, in tutte le sue articolazioni, con un miglioramento globale della capacità di carico di circa il +20%, che ha visto l'indice di ritardo (numero di minuti di ritardo per volo assistito) attestarsi ad un valore di 0,32 minuti contro 0,34 del 2004 e 0,39 minuti del 2003. L'indice di puntualità, (numero di voli che non hanno ricevuto penalizzazioni collegabili all'ATM sul numero totale dei voli assistiti), risulta a fine 2005 pari al 98,23% contro il 98,27% del 2004 e il 97,98% del 2003.

Tali valori evidenziano una performance di assoluto valore con una tendenza al miglioramento pur in presenza di un incremento del numero dei movimenti.

Nell'ambito dello sviluppo delle capacità dei sistemi, tra l'altro, è stata perfezionata una pianificazione quinquennale, rimodulabile annualmente tenendo conto delle esigenze delle Compagnie Aeree, delle Società di gestione aeroportuale e degli indirizzi forniti dall'ENAC. Gli obiettivi del piano sono riportati nella sezione italiana del piano di Armonizzazione ed Integrazione Europeo. Oltre ai Centri di Rotta, sono stati inseriti nel piano anche i principali aeroporti nazionali di Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo, Bologna, Catania, Firenze, Napoli, Palermo, Torino, Venezia.

Dal punto di vista dei sistemi e delle tecnologie il 2005 vede il completamento tecnico e funzionale dei quattro Centri di Controllo del Traffico Aereo, l'apertura della nuova Torre di Controllo di Reggio Calabria, l'ammodernamento del Sistema di gestione del traffico aereo di Torino con la

operatività di un radar di terra, l'ammodernamento del Sistema di gestione del traffico aereo di Bergamo con l'installazione del radar di avvicinamento e del radar di sorveglianza a terra e il rinnovo del Sistema di Venezia con un nuovo radar di avvicinamento.

Sotto il profilo strettamente operativo, nel corso dell'esercizio, sono state attuate importanti modifiche finalizzate al miglioramento delle condizioni di regolarità e sicurezza del trasporto aereo finalizzate anche a soddisfare nuove richieste pervenute da parte delle Compagnie di Navigazione per ridurre i tempi di attesa ed attenuare l'incremento dei costi del carburante e potenziare nel contempo la capacità di gestione in presenza di particolari contingenze come le Olimpiadi Invernali di Torino.

In particolare sono stati progettati e realizzati i seguenti interventi:

- riorganizzazione degli spazi aerei sulla Sardegna e Sicilia;
- riorganizzazione degli spazi aerei superiori di Piemonte, Lombardia e Liguria;
- riorganizzazione degli spazi aerei di Padova ACC;
- riorganizzazione delle rotte dello spazio aereo italiano, potenziando i percorsi in funzione delle maggiori esigenze per direzione di percorrenza;
- riorganizzazione e potenziamento delle rotte di arrivo e partenza da e per aeroporto di Torino finalizzate alle Olimpiadi Invernali;
- riorganizzazione degli spazi aerei e delle rotte collegati all'operatività degli aeroporti nell'area romana;
- modifica dei profili di volo per il traffico aereo nazionale con aumento delle quote massime utilizzabili finalizzate al risparmio di carburante;
- istituzione del servizio di controllo radar di avvicinamento sull'aeroporto di Firenze.

I provvedimenti già realizzati e quelli in corso di realizzazione sono stati inquadrati in un processo di riorganizzazione globale di tutto lo spazio aereo nazionale, che avrà uno sviluppo su base pluriennale, per il quale si sta provvedendo a definire i requisiti di progetto, con Aeronautica Militare ed ENAC, per realizzare un Master-Plan nazionale che assuma il principio del "direct-routing" come elemento fondamentale per orientare la modulazione di tutti gli altri elementi caratterizzanti la gestione del traffico aereo.

Con tale piano si intende anche perseguire un allineamento costante ai requisiti comuni che saranno progressivamente approvati a livello Comunitario nell'ambito dell'emanazione della regolamentazione tecnica per il Cielo Unico Europeo.

Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente collegati alla sicurezza delle operazioni, nel corso del 2005 si è proceduto anche ad una sostanziale ridefinizione di metodi e processi specifici adeguandoli alla regolamentazione europea emessa da Eurocontrol; tale attività, che avrà una continuazione per gli aspetti prevalentemente organizzativi dell'intera materia nella prima parte del 2006, sarà volta a realizzare il perfezionamento dei requisiti di funzionamento complessivo sulla base anche della normativa specifica che verrà emanata nell'ambito della regolamentazione per il Cielo Unico Europeo, ed è già stata sviluppata con particolare riferimento a quattro aspetti fondamentali:

- il metodo di classificazione e misurazione degli eventi significativi;
- le procedure relative ad azioni e comportamenti in presenza di errori collegabili a “human factor”;
- l'applicazione consolidata e definitiva delle metodologie legate alla valutazione, classificazione e mitigazione del rischio in materia di fornitura dei servizi in presenza di cambiamenti significativi riguardanti le procedure, l'assetto degli spazi aerei, i sistemi tecnologici e il livello di fornitura dei servizi (Risk Assessment);
- l'attivazione del piano di prevenzione per le incursioni di pista secondo quanto previsto dallo specifico piano di azione elaborato da Eurocontrol.

In particolare tutti i centri di rotta e le funzioni centrali che operano nel settore della qualità e sicurezza sono stati dotati di un software specifico, elaborato in ambito Eurocontrol, per l'analisi e la classificazione degli eventi significativi TOKAI, (Tool Kit for ATM Occurrence Investigation), per l'utilizzo del quale il personale addetto agli uffici sicurezza ha già effettuato il relativo addestramento.

Dal punto di vista dell'analisi quantitativa, per quanto riguarda le operazioni in volo, nel 2005 si è registrato un notevole miglioramento complessivo con un indice annuale che si attesta intorno ad un