

MED (progetto per la realizzazione di un Blocco Funzionale di spazio Aereo del Mediterraneo), realizzando il nuovo logo ufficiale e il sito web istituzionale ([www.blumed.aero](http://www.blumed.aero)) destinato alla divulgazione delle informazioni nonché alla condivisione delle attività progettuali dei diversi gruppi di lavoro.

## **G - Le recenti vicende giudiziarie**

Come è noto gli ultimi mesi del 2010 hanno visto svilupparsi e divenire pubblica una inchiesta giudiziaria coinvolgente i vertici aziendali di Enav (Presidente ed Amministratore Delegato) per una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture commessi da Enav ad una specifica Società e da questa subappaltata, in parte, alla Società controllata da Enav stessa Techno-Sky, la quale li avrebbe poi nuovamente affidati in subappalto a società di comodo al fine di costituire dei cosiddetti "fondi neri".

Va premesso che le contestazioni mosse dalla magistratura ai due massimi vertici aziendali non sembrano riguardare, almeno allo stato, altre figure dirigenziali ed operative, né attengono all'azione complessiva della Società per il raggiungimento dei suoi fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli nel nostro Paese.

A seguito di tali vicende, il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ed il Collegio Sindacale, hanno ritenuto necessario procedere congiuntamente ad una serie di audizioni che, almeno dal punto di vista amministrativo, consentissero di acquisire il maggior numero possibile di informazioni sulle vicende di che trattasi.

Il Magistrato ed il Collegio Sindacale hanno proceduto, in particolare, all'audizione della Società di revisione (la stessa sia per l'Enav che per Techno-Sky), del responsabile della funzione Audit, dell'Organismo di Vigilanza, del responsabile dell'Area Amministrativa – relativamente alle attività di approvvigionamento di Enav -.

Da tali audizioni sono emersi alcuni elementi di notevole importanza che possono così riassumersi.

Nel 2009 per acquisti "core" si sono spesi circa 520 milioni di euro, dei quali 215 milioni circa con procedura negoziata singola, 205 milioni circa con procedure di internalizzazione (società in house) e 105 milioni circa mediante gare.

La notevole differenza degli importi complessivamente erogati con la procedura negoziata singola rispetto a quelli relativi alla gara, seppur notevolmente diminuita nel corso degli ultimi anni, viene motivata con l'assoluta specialità tecnica di apparati e software che possono essere forniti solo da Società in possesso o di particolari brevetti o di tecnologie uniche sul mercato.

Per quanto riguarda la regolarità delle procedure di acquisto, va rilevato che in nessuna delle relazioni presentate dagli Organi e dai dirigenti interpellati, sono emersi elementi che potessero far sospettare irregolarità procedimentali.

Diversa, invece, appare la situazione relativa ai rapporti contrattuali tra Techno-Sky e la Società cui sono stati affidati subappalti per lavori affidati dalla stessa Techno-Sky implicata nelle indagini della magistratura.

Come è noto la Corte dei conti, che esercita il controllo attraverso il magistrato delegato, non può svolgere funzione analoga nei confronti delle società partecipate, per le quali acquisisce esclusivamente i dati contabili al fine della verifica del bilancio consolidato del gruppo.

Ciononostante, il magistrato delegato ha ritenuto, d'intesa con il Collegio Sindacale, di acquisire informazioni anche su alcune specifiche procedure contrattuali che sono oggetto di indagini giudiziarie.

Mentre la Società di revisione non ha rilevato irregolarità in alcuna fase dei procedimenti contrattuali che erano stati oggetto di verifica, la funzione Audit, interessata all'inizio del 2010 dall'Amministratore Delegato di Enav, ha svolto una specifica attività riguardante i rapporti tra la controllata Techno-Sky, ed altra società fortemente coinvolta nell'indagine in questione nel periodo novembre 2008 – dicembre 2009, rilevando gravi e ripetute irregolarità ed anomalie procedurali: dalla carenza assoluta di taluni documenti essenziali, alla mancanza di riscontri obiettivi sulle prestazioni effettuate e fatturate.

Proprio sulla base di tali riscontri, nel corso del 2010 il Consiglio di Amministrazione di Enav ha fatto cessare tutti i rapporti di lavoro sia dei vertici aziendali, sia dei componenti degli Organi societari sostituendoli con dirigenti di Enav.

Considerata la delicatezza delle anomalie emerse, il Magistrato delegato al controllo ed il Collegio <sup>sindacale</sup> ~~dei revisori~~ di Enav, hanno ritenuto di investire della questione sia il Presidente che l'Amministratore delegato di Techno-Sky, sia il Collegio sindacale della stessa, al fine dell'accertamento delle eventuali responsabilità e per l'adozione dei provvedimenti consequenziali.

Su tale vicenda si fa riserva di riferire in modo più puntuale nella prossima relazione al Parlamento.

## **II – L'ATTIVITÀ DI GESTIONE**

### **A) LA SICUREZZA**

#### **1. La sicurezza, la regolarità e la puntualità dei voli. L'attività operativa e la qualità del servizio**

La sicurezza (*safety*), la regolarità e la puntualità del traffico aereo non solo si identificano *core business* della società, ma costituiscono la missione e la stessa ragione di esistenza di ENAV.

Particolare rilievo rivestono i risultati conseguiti con l'attività operativa nel 2009 per il mantenimento dei più elevati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi della navigazione aerea negli aeroporti e negli spazi aerei di competenza.

Gli indicatori di sicurezza proseguono nel trend positivo degli ultimi anni.

A tal proposito, nel suo rapporto informativo del 2009, l'ANSV ha, ancora una volta, espressamente riconosciuto i positivi rapporti di collaborazione instaurati con ENAV ed i risultati soddisfacenti del sistema di segnalazione degli eventi; sistema che ha consentito all'agenzia di ricevere un numero crescente di segnalazioni e di acquisire una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo, il tutto finalizzato a migliorare il sistema di prevenzione.

I dati raccolti e la loro analisi hanno consentito di individuare alcuni punti di riferimento utili a comprendere la situazione della *safety*.

Relativamente alle attività di segnalazione, risultano confermati sia il trend positivo del livello di *reporting* complessivo (2.735 segnalazioni nel 2009 contro le 2.259 del 2008 e le 1.770 del 2007), sia il suo attestarsi nella media europea in posizione sempre più prossima ai migliori reporters. Il dato è indicativo di una crescente attenzione alla sicurezza, da parte di tutto il personale.

Per quanto riguarda le attività di analisi degli eventi, la situazione di ENAV, confrontata a quella europea, risulta attualmente positiva.

Analogamente è a dirsi circa l'andamento degli indicatori di qualità, a specifica conferma del ruolo istituzionale di ENAV, orientata alla creazione di valore pubblico nella sua specifica attività: valore che coincide con il soddisfacimento dei vari *stakeholder*, tra cui le compagnie di navigazione ed i passeggeri.

Infatti, le dimensioni del valore pubblico che più qualificano il *core business* sono la capacità produttiva in relazione al numero dei voli gestiti (e misurata come adeguatezza del sistema produttivo della domanda di traffico) e la qualità del servizio (misurata con la puntualità e la continuità del servizio stesso).

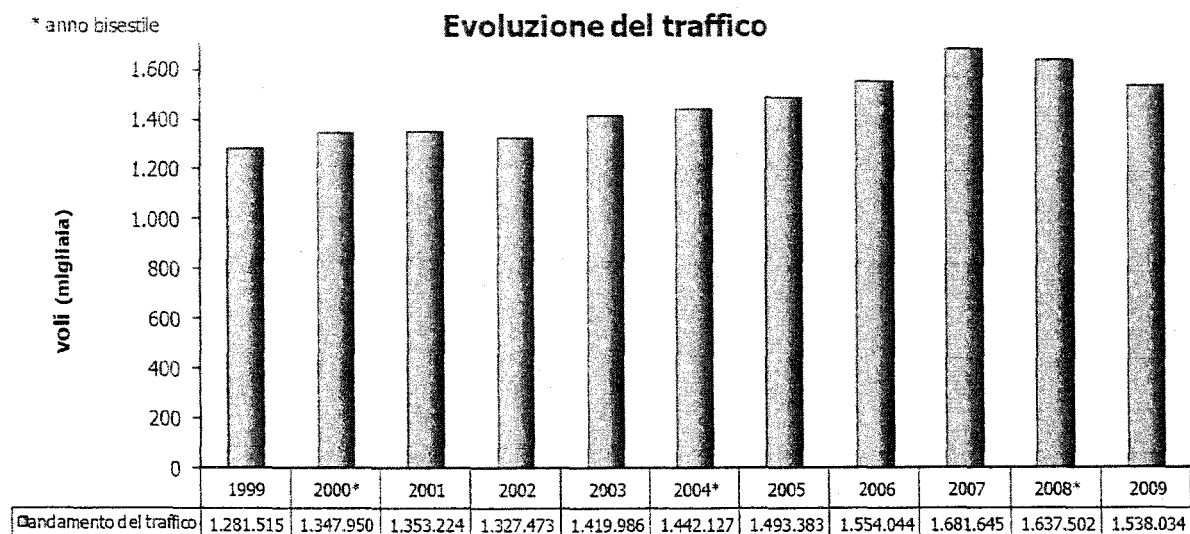
Come già evidenziato nell'ultima relazione, negli ultimi anni ENAV ha conseguito importanti obiettivi confermandosi tra i migliori *service providers* ATC europei. Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono risultati, non soltanto gli ingenti investimenti in tecnologia, ma anche l'aumentato dominio dell'esercizio tecnico della stessa, grazie alla perfezionata integrazione con la controllata Techno Sky; integrazione che ha consentito ad ENAV il diretto presidio strategico di aspetti di primaria importanza per la qualità del servizio, quali l'attività di gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti.

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati.

Il numero dei voli assistiti nell'anno 2009, negli spazi aerei nazionali e internazionali di responsabilità di ENAV e di Aeronautica Militare è stato di 1.538.034, con un decremento del -6,07% rispetto allo stesso dato del 2008.

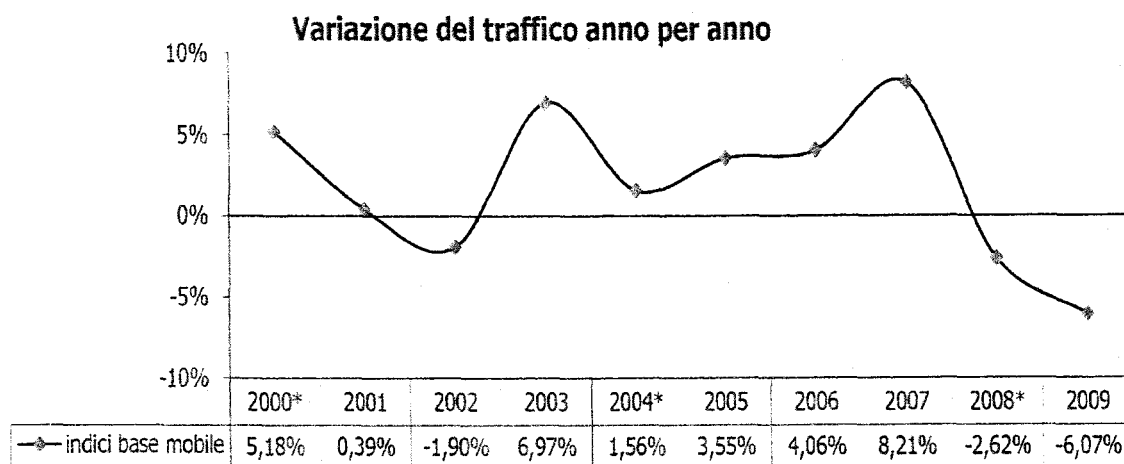
Per effetto del persistere della crisi economica e del settore, è continuato il trend negativo registrato nel 2008 anno in cui si è interrotta la crescita nel numero di voli assistiti che si era registrata a partire dal 2003 e fino al 2007.

I due grafici che seguono evidenziano la diminuzione del traffico che, in Italia, è iniziata nel 2008 e rappresentano, rispettivamente, l'andamento, in termini assoluti, del traffico assistito nel periodo 1999-2009 (Figura 1) e la variazione percentuale del traffico assistito rispetto all'anno precedente (Figura 2).



Dati CFMU (Eurocontrol). Grafico di elaborazione ENAV/AOP/PATM

**Figura 1**

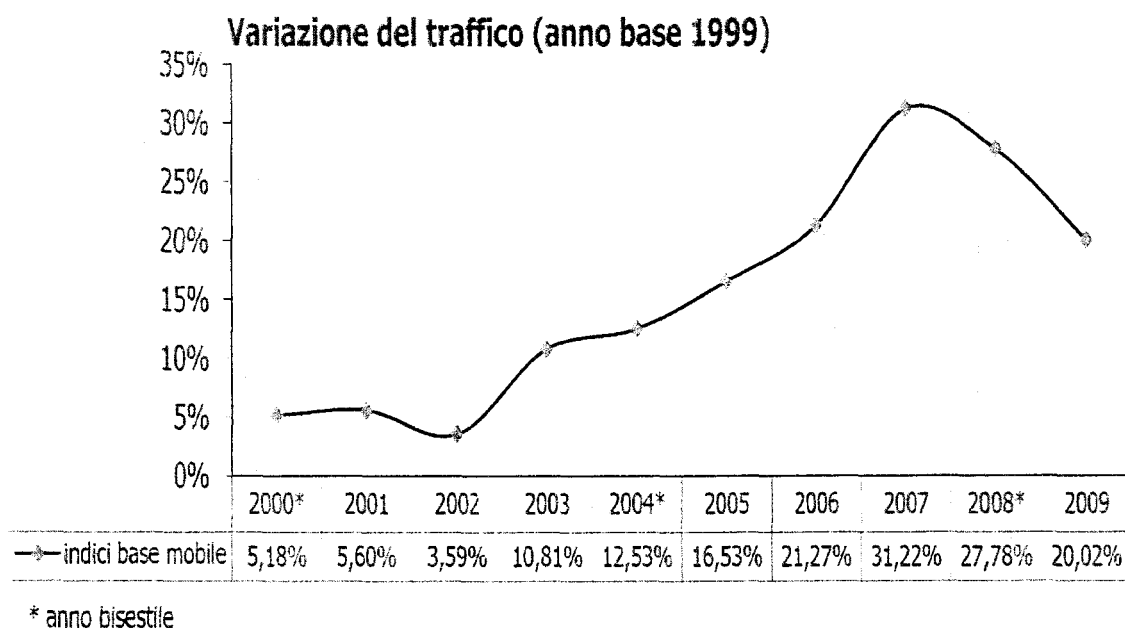


\* anno bisestile

Dati ed elaborazione ENAV/AOP/PATM

**Figura 2**

Nella successiva figura 3, invece, è rappresentata la variazione del traffico assistito nel periodo 1999-2009 rispetto all'anno base 1999; i valori evidenziano che, nel lungo periodo (10 anni), pur a fronte delle riduzioni registrate negli ultimi due anni (2008 e 2009), il traffico IFR/GAT gestito in Italia è comunque cresciuto (+20% 2009 vs 1999).



Si segnala che la flessione del volume di traffico assistito nel 2009 rispetto al 2008 - in media - si è verificata anche nei periodi caratterizzati da maggior traffico (la c.d. *summer season*), tant'è che il picco massimo di traffico giornaliero del 2009, che si è registrato il primo di agosto, giornata in cui sono stati assistiti 5.815 voli, segna un decremento, del 5,6%, rispetto al picco del 30 agosto 2008, con 6.160 movimenti.

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso), i dati della *performance* ottenuta nel corso del 2009 confermano l'ottima gestione dei flussi di traffico aereo: in relazione al totale dei voli assistiti (1.538.034), nel 2009, il 99,28% non ha subito ritardi ATFCM prodotti dal "Sistema Italia" (*all reason*).

Nel 2009 solo lo 0,72% (11.079 movimenti) dei voli IFR/GAT assistiti ha subito regolazioni ATFCM e di questi soltanto una quota pari allo 0,05% (721 voli) ha subito una regolazione per cause direttamente attribuibili ad ENAV.

La percentuale dei voli ritardati per cause attribuibili ad ENAV si è ulteriormente ridotta passando dallo 0,16% del 2008 allo 0,05% nel 2009.

I risultati raggiunti sono particolarmente significativi e la percentuale di riduzione del ritardo medio per volo assistito conseguita negli ultimi tre anni è assolutamente maggiore dalla percentuale di riduzione del traffico assistito.

Negli ultimi cinque anni l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito) si è ridotto di oltre il 90% e il miglioramento 2009 rispetto al 2008 è stato del 69%.

Con questa performance operativa ENAV risulta il più efficiente tra i principali *service provider* europei. Secondo Eurocontrol, tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna), ENAV presenta la migliore prestazione relativamente al ritardo assegnato per ogni volo controllato.

Negli anni 2007, 2008 e 2009 si è avuta una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle *performance*.



**Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2010.**

Sulla base del più aggiornato documento previsionale rilasciato da Eurocontrol<sup>4</sup>, *Short-Term Forecast – May 2010, Flight Movements 2010-2011* l'andamento in Italia nel primo quadrimestre del 2010, induce a ritenere fondate le stime relative all'incremento medio di traffico atteso per tale anno.

Rispetto ad un valore medio europeo previsto in un +0,8% ( $\pm 2,4\%$ ), la previsione per l'Italia è del 2,2%. Tale valore appare coerente con l'andamento reale del traffico assistito (+1,3% a Gennaio, 1,2% a Febbraio e +2,9% a Marzo) al netto della brusca caduta del numero di voli registratasi ad Aprile (-6%) per effetto della crisi collegata all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajokul ed al relativo problema della cenere vulcanica.

Pur considerando gli effetti di quello che è un fenomeno senza precedenti per la gestione dei flussi di traffico aereo, in questo stesso periodo, l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito), complessivamente per il "Sistema Italia", si è attestato, in media, a 0,17 minuti (pari a 10,2 secondi) per volo assistito (0,24 minuti nel primo quadrimestre del 2009); nettamente migliore la performance relativa alle cause direttamente attribuibili ad ENAV che, nei primi quattro mesi del 2010, si è attestata a 0,005 minuti per volo assistito (pari a 0,3 secondi).

In assenza di ulteriori eventi eccezionali, ritenendo attendibile la stima di crescita del traffico aereo, la prestazione riferita all'indice di puntualità di ENAV dovrebbe essere mantenuta.

---

<sup>4</sup> EuroEurocontrol/STATFOR/Doc. 398, v.1.0 del 31.05.2010 (

**Previsioni di traffico e pianificazione operative 2010-2012.**

Nonostante gli effetti prolungati della crisi, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni per un incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

L'azienda ha di conseguenza pianificato a breve e medio termine le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2010-2012, e negli anni successivi, per conseguire gli obiettivi succitati.

La pianificazione si riferisce, in particolare oltre che alle esigenze nazionali, ad una più ampia visione delle problematiche dell'ATM internazionale e costituisce strumento in grado di indicare le strategie di sviluppo e le modalità per ottenere una crescita integrata e sinergica di tutti i settori componenti l'operatività, fornendo un quadro chiaro di come e dove saranno concentrati gli sforzi di miglioramento operativo che consentiranno l'incremento di *safety*, capacità, riduzione dei costi nel rispetto dell'ambiente.

Nel corso del 2009 è stata consolidata l'attività aziendale a supporto dei clienti (le compagnie di navigazione aerea).

Ciò con riferimento, anzitutto, al programma di *customer care*.

ENAV, nella ricerca dell'eccellenza nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, ha infatti messo a punto un programma di *customer care* teso a soddisfare le esigenze specifiche della singola compagnia di navigazione aerea. Tale programma, nel rispetto delle norme che regolano la circolazione aerea, si pone l'obiettivo di ottimizzare il servizio per i clienti curandone gli aspetti principali nell'ambito della sicurezza del volo, della puntualità e, argomento quanto mai di attualità, della efficienza del volo.

La scelta di ENAV di attivarsi sul fronte della *customer satisfaction*, che ha preso spunto anche dai requisiti della certificazione UNI EN ISO 9001:2000 e dal confronto con iniziative analoghe intraprese da altri *service provider* europei, ha agevolato la creazione di un rapporto più ampio con gli utenti al fine di percepirne meglio le esigenze.

Pur essendo infatti ENAV una classica società B-to-B-to-C ("*Business to Business to Customer*"), ovvero un'azienda che ha come clienti altre aziende – le compagnie aeree – e solo indirettamente i passeggeri), si ritiene unanimemente che l'aumento di sicurezza, puntualità e continuità operativa si ripercuoterà, alla fine, a vantaggio dell'utenza finale.

Nel corso del 2009 ENAV ha posto in essere anche una serie di interventi con benefici effetti sull'ambiente, con ciò agendo in linea con le finalità del Single European Sky II.

Il perdurare della crisi economica ha infatti ulteriormente enfatizzato l'importanza di definire esattamente le linee guida su cui basare la politica del risparmio energetico e, conseguentemente, della riduzione di gas serra.

ENAV nel 2009 ha realizzato quanto indicato e pubblicato, nel proprio *Flight Efficiency Plan*, basato su cinque settori di attività con circa 100 azioni identificate:

- progettazione dello spazio aereo in rotta
- disponibilità e utilizzazione del network
- progettazione ed uso delle aree terminali
- operazioni aeroportuali
- consapevolezza del personale operativo.

Attraverso la sua progressiva applicazione, ovvero uso di rotte più dirette, quindi più brevi, profili di volo sempre più alti, rotte di uscita e di avvicinamento da/per gli aeroporti più brevi ed efficienti, con discese e salite il più possibile continue e tempi di rullaggio più contenuti, nel biennio 2008 – 2009 il *Flight Efficiency Plan* ha prodotto un risparmio di:

- 3.267.000 di Km percorsi
- 28.510.000 di Kg di carburante
- 89.830.000 di Kg di CO2 emessi.

Per il 2010 è stata stimata in prima approssimazione una riduzione di:

- 2.282.500 di Km percorsi
- 16.875.000 di Kg di carburante
- 55.156.250 di Kg di CO2 emessi

Si tratta di risultati molto significativi sia in termini assoluti che relativi, in considerazione del fatto che nel controllo del traffico aereo la riduzione dell'impatto ambientale si deve coniugare con altri imprescindibili fattori, nella ricerca del bilanciamento ottimale tra *safety* e capacità.

## 2 - La sicurezza degli impianti.

In linea con le prescrizioni della regolamentazione europea, è proseguita l'attività di consolidamento dei presidi di sicurezza delle tecnologie, degli impianti e del personale, in attuazione di un disegno strategico di integrazione in vista della realizzazione del "Cielo Unico Europeo",<sup>5</sup>

Oltre all'ammodernamento delle strutture territoriali dei servizi della navigazione aerea, sono state rafforzate le protezioni fisiche ed il controllo degli accessi, insieme con un'azione di razionalizzazione per ricondurre sotto il controllo di centri presidiati le segnalazioni di anomalia e di allarme, ai fini di appropriata gestione, da parte di personale di istituti di vigilanza, secondo specifiche regole d'ingaggio.

La protezione delle informazioni, la loro gestione e la condivisione all'interno ed all'esterno del perimetro ENAV sono state opportunamente considerate non solo per l'adempimento di specifiche disposizioni di legge e di regolamento, ma anche e soprattutto nello spirito indicato nelle linee guida per l'amministrazione digitale e la drastica riduzione, anche a fini di economie di scala, della massa documentale cartacea circolante. La razionalizzazione dei sistemi di gestione documentale ha spinto verso l'evoluzione di una piattaforma sempre più orientata alla gestione dei "contenuti", volti alla protezione degli *assets* essenziali a garantire la sicurezza della navigazione aerea (piani di volo, documenti operativi e normativi).

La forte accelerazione imposta dall'avvio dei programmi europei SESAR e BLUE MED ha spinto ENAV ad operare, in virtù dell'azione di programmazione svolta anche nel campo della security, intesa come sicurezza fisica, logica ed organizzativa, in stretto coordinamento con i processi di *safety* e qualità, per servizi sempre più efficienti e sicuri.

Un significativo sviluppo va registrato nella costruzione del *Security Operation Center (SOC)*, destinato a svolgere un ruolo chiave proprio nelle dinamiche del Cielo Unico Europeo, ponendo ENAV come candidata ad un ruolo primario nel settore della gestione della sicurezza e della prevenzione e nel governo delle emergenze.

Una forte attenzione è stata data alle relazioni con gli organi della sicurezza, della protezione civile e della difesa, culminate con le operazioni sul campo in occasione dei tragici eventi del terremoto in Abruzzo e della gestione informativa e di sicurezza delle operazioni in occasione del G8, tenutosi nel capoluogo abruzzese. Il modello di

---

<sup>5</sup> Normativa europea del 2004 che prevede una gestione unificata del traffico aereo per tutta Europa.

interscambio informativo ed operativo ed informativo disegnato nella convenzione tra ENAV ed il Dipartimento della Pubblica Sicurezza è in corso di ulteriore affinamento con l'attestazione dei terminali d'informazione presso il Centro Nazionale Anticrimine per la Protezione delle Infrastrutture Critiche Informatizzate (CNAIPIC) del Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Sul piano organizzativo mette conto evidenziare lo sforzo condotto per la revisione integrale delle normative e dei processi organizzativi della sicurezza, per rispondere alle nuove normative, alle disposizioni dell'Autorità Garante della riservatezza dei dati e per diffondere l'organizzazione e la cultura della sicurezza nell'ambito del gruppo.

Uno sforzo importante, che richiederà tuttavia maggiori affinamenti, è stato rivolto alla piena integrazione nei processi di security della controllata Techno Sky s.r.l.

### 3. La sicurezza del lavoro

Il nuovo consiglio di amministrazione in carica dal luglio 2009 ha attribuito all'amministratore delegato tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione. Sulla base di quanto sopra, all'amministratore delegato spettano, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

In considerazione dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, l'amministratore delegato ha conferito deleghe relative alle attività delegabili ai sensi di legge.

Il d.lgs. 9 aprile 2008 n. 81 (pubblicato nella gazzetta ufficiale n. 101 del 30 aprile 2008), che ha abrogato il d.lgs. 19 settembre 1994 n. 626, include tra gli obblighi delegabili da parte del datore di lavoro la pianificazione e l'attuazione dell'informazione e della formazione dei lavoratori, che devono essere effettuate tenendo conto degli incarichi agli stessi assegnati nell'ambito dell'organizzazione aziendale della sicurezza.

L'amministratore delegato di ENAV, nella sua qualità di datore di lavoro, ha pertanto attribuito, con le modalità previste dalla normativa, i poteri delegabili ai 18 delegati responsabili delle unità produttive, con esclusione soltanto della valutazione dei rischi e della redazione del relativo documento nonché della nomina del responsabile del servizio di prevenzione e protezione.

A decorrere dal secondo semestre del 2009, la funzione sicurezza del lavoro è confluita nella funzione risorse umane e qualità che ha, pertanto, mutato la sua denominazione in risorse umane, sicurezza del lavoro e qualità.

In particolare, la sicurezza del lavoro è diventata un'ulteriore struttura della funzione normativa, contenzioso del lavoro e privacy, che, per tale motivo, ha mutato la sua denominazione in contenzioso, sicurezza sul lavoro e privacy.

Dal 1° gennaio 2010 l'organizzazione della sicurezza del lavoro in azienda ha ricevuto una nuova articolazione. In ogni unità produttiva, infatti, è attivo in via esclusiva un addetto al servizio di prevenzione e protezione – territoriale gerarchicamente dipendente dalla funzione contenzioso, sicurezza del lavoro e privacy.

Come negli anni precedenti, ENAV S.p.A. ha effettuato, per ciascuna unità produttiva, la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione dei relativi

documenti (cosiddetto DVR), tenuto conto anche delle nuove disposizioni emanate in materia, dal D.Lgs. 106/09.

Con riferimento all'intera popolazione aziendale (consistenza al 31 dicembre 2009 pari a 3.281 unità), il confronto dei dati relativi agli infortuni occorsi nel 2008 con quelli del 2009 evidenzia un notevole decremento pari a circa il 38%.

## **B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI ED I PROGRAMMI DI RICERCA**

A fronte di una crescente internazionalizzazione della disciplina e delle attività del comparto della navigazione aerea e di un'accelerazione del processo europeo di integrazione della gestione del traffico aereo, ENAV ha posto in essere un'attività finalizzata ad ottenere e poi a consolidare un ruolo di leadership nel contesto europeo ed internazionale di settore.

Di seguito, si fornisce una sintetica informativa in relazione al contesto di riferimento, alle istituzioni e strutture internazionali, nonché alla partecipazione di ENAV ai principali *effort* paneuropei.

### a. Il quadro di riferimento.

Con l'adozione della normativa sul Cielo Unico Europeo nel 2004 (SES I/ Single European Sky I) la gestione del traffico aereo è entrata a far parte, a pieno titolo, della politica comune europea dei trasporti. Tuttavia, gli obiettivi posti nel 2004 per la creazione di un sistema ATM europeo completamente integrato non sono stati ancora raggiunti.

L'attuale gestione del sistema ATM in Europa presenta aspetti caratterizzati da autoregolamentazione e da processi di funzionamento dei vari attori del ciclo operativo del trasporto aereo con un insufficiente livello di interoperabilità, producendo quindi, spesso, risultati di processo complessivo tutt'altro che soddisfacenti.

Il risultato ricorrente è che le ottimali prestazioni di alcuni operatori sono controbilanciate dalle cattive prestazioni di altri, producendo effetti negativi sugli operatori più efficienti.

Per risolvere i problemi generati da gestione frammentaria, la Commissione Europea ha messo a punto uno specifico pacchetto di proposte normative (c.d. pacchetto Single European Sky II):

### b BLUE MED: il blocco di spazio aereo funzionale del bacino del Mediterraneo

Al fine di razionalizzare e di ottimizzare le direttive di traffico continentali, anche sotto i profili operativi e dell'impatto ambientale, la normativa europea sul Cielo Unico ha