

Peraltro, sulla base della normativa vigente e della stessa prassi contrattuale invalsa tra le parti, sufficiente a consentire la corresponsione ad ENAV dei crediti relativi al triennio 2007-2009 sarebbe la mera sottoscrizione del contratto di servizio, il cui testo parrebbe esser stato ormai totalmente concordato. Qualche residua resistenza parrebbe permanere su un "*considerato*" posto alle premesse del contratto e riferito ad un impegno di efficientamento che ENAV avrebbe dovuto accettare (in caso di formalizzazione tempestiva dei contratti di programma e di servizio 2007-2009) pur essendo relativo al successivo triennio (2010-2012).

In proposito, sia la società che il ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno evidenziato l'incongruenza di tale clausola, peraltro inserita tra le premesse di un contratto relativo ad un triennio già trascorso e tuttavia riferibile, per i suoi effetti, ad un triennio successivo oggetto di un contratto diverso e soprattutto caratterizzato da specifiche prestazioni e controprestazioni contrattuali, nonché da un contesto spazio-temporale differente rispetto a quello del triennio precedente.

Nel confermare quanto già espresso nelle precedenti relazioni in merito all'incongruenza di tale clausola, la Corte esprime ancora una volta il proprio auspicio per la più rapida conclusione dell'iter negoziale dei contratti in argomento.

In effetti, notevoli sono anche le altre conseguenze del ritardo dell'incasso dei crediti vantati nei confronti del ministero dell'economia e delle finanze che hanno imposto alla società di rimodulare il fabbisogno finanziario anche in considerazione della necessità di adeguamento alla normativa comunitaria sui tempi di pagamento delle fatture ai fornitori.

L'effetto immediato del mancato incasso del detto credito 2007/2009 ha anzitutto determinato una maggiore esposizione finanziaria rispetto a quella precedentemente prevista.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di esprimersi sulla necessità che la parte dei crediti "esigibili" sia quanto prima corrisposta, al fine di evitare le difficoltà finanziarie che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte ai notevoli impegni di investimento presi. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso (con la corresponsione di corrispettivi a titolo di interessi bancari), ha finito per determinare un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal ministero dell'economia e delle finanze.

La situazione di indebitamento in esame si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della società e si è

determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, piano degli investimenti.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di tempestiva formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (legge n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante, privando la società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendo necessitato il ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

A fronte dei propri ritardi in tali adempimenti, lo Stato continua ad affidare ad ENAV la gestione del controllo del traffico aereo su nuovi settori di spazio aereo e su nuovi aeroporti in precedenza gestiti dall'Aeronautica Militare. Al riguardo, è stato emanato il decreto del ministro della difesa (di concerto con i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze) 27 luglio 2010, pubblicato sulla gazzetta ufficiale serie generale n. 256 del 2/11/2010 e concernente i servizi sullo spazio aereo del CTR Verona (ex Garda).

In attesa della formalizzazione del Contratto di Programma e Servizio 2010-2012, la soglia dei costi operativi e del personale ammessi per l'anno 2010 è stata quantificata in 540,4 milioni di euro, utilizzando la formula del cost cap. In particolare è stato applicato ai costi di consuntivo dell'anno 2009 il coefficiente di inflazione programmata (1,5%) e un livello di efficientamento del 2%.

Sulla base dei dati di consuntivo, ricavati dal bilancio di Esercizio della Società, si evince come il recupero di produttività sui costi ottenuto dalla Società, per l'anno 2010, risulti pari al 2%.

Recentemente l'Unione Europea ha introdotto il pacchetto normativo SES II al fine di avviare un piano di ammodernamento e sviluppo dell'intero sistema di gestione del traffico aereo. Il nuovo impianto legislativo ha introdotto significativi cambiamenti in termini di: safety, con l'accentramento sull'Agenzia EASA (European Aviation Safety Agency) dei temi legati alla sicurezza; gestione della capacità operativa, con l'introduzione a livello europeo del nuovo ruolo del network manager; technology, con un rinnovato impulso allo sviluppo della nuova piattaforma tecnologica operativa europea, attraverso il programma SESAR; performance, con il passaggio, per i fornitori di servizi della navigazione aerea, dal sistema del full cost recovery ad un sistema basato sulla valutazione delle performance economiche ed operative.

In particolare per quest'ultimo aspetto, due nuovi regolamenti comunitari 691/2010 "Implementing Rule" e 1191/2010 "Charging Regulation" e una "Decision" del 21/02/2011 hanno radicalmente modificato il sistema di determinazione delle tariffe e delle performance economiche e operative per i gestori del traffico aereo comunitario. Le modalità di calcolo, comune a tutti i paesi comunitari, nonché la misurazione delle performance saranno valutati da un organo tecnico - chiamato PRB (performance review body) - alle dirette dipendenze della Commissione Europea.

Data l'importanza e gli impatti che i nuovi regolamenti comunitari avranno nei prossimi anni sulla gestione dei servizi di controllo del traffico aereo nazionale ed europeo, ed in considerazione dei vincoli normativi che hanno previsto per gli Stati membri la redazione di un Piano di Performance Nazionale vincolante per il periodo 2012-2014, appare opportuno che il Contratto di Programma e Servizio 2010-2012, per le aree di performance ed i relativi indicatori, sia coerente con quanto previsto dai suddetti Regolamenti Comunitari e quindi con il Piano di Performance Nazionale.

## **2. La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti**

Nelle precedenti relazioni al Parlamento sulla gestione di ENAV erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la società alla luce dell'emanazione della l.n. 248/05, norma che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa.

Si era ritenuto, in particolare per quanto riguarda le tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi richiedesse una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l. n. 248/05.

Con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dagli artt. 11-*sexies* e *septies* della predetta legge sono aumentati, sostanzialmente, gli oneri sopportati dalla collettività che sono risultati nel 2010 di 129,2 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005 di circa 48,9 milioni di euro.

Il meccanismo previsto dalla legge, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Deve infine rilevarsi come tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato (e già decretato) passaggio di un congruo numero di aeroporti militari alla gestione civile che determinerebbe un ulteriore aumento dell'incidenza della quota a carico dello Stato.

A questi aeroporti si aggiungono altri che vengono di volta in volta previsti da specifiche disposizioni normative che pongono a carico dello Stato gli oneri relativi ad ulteriori aeroporti minori. Esempio è il già richiamato caso dell'aeroporto di Comiso, inserito, sulla base di un emendamento legislativo, nel novero degli aeroporti già militari per i quali l'art. 4-ter della legge 102/09 aveva già previsto lo stanziamento di 72 mln di euro sino al 2012 per i soli interventi infrastrutturali finalizzati ai servizi della navigazione aerea a carico di ENAV.

### **E – Il piano industriale 2008 – 2012**

Indubbiamente, lo scenario che ha caratterizzato il 2010 ha causato elementi di forte discontinuità rispetto alle previsioni sviluppate nel piano industriale, rendendo non più attuali gli obiettivi di efficienza e di produttività fissati nel periodo di piano.

Da una parte l'andamento della domanda che, se durante il 2010 sembrava aver neutralizzato gli effetti della negativa congiuntura economica che nel biennio precedente aveva contraddistinto i mercati mondiali, oggi risente dalla sopraggiunta crisi politica che ha interessato l'area nord-africana a partire da febbraio 2011. Dall'altra il recente quadro normativo introdotto dal Single European Sky II che sta determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della gestione operativa ed economica dei provider di assistenza al volo europei. In tale contesto, l'Unione Europea ha inteso ulteriormente sviluppare il piano di ammodernamento dell'intero sistema di gestione del traffico aereo comunitario, con l'obiettivo, tra l'altro, di riuscire a gestire in maniera più efficace situazioni di crisi paragonabili a quella causata dall'eruzione del vulcano islandese.

Il quadro normativo comunitario si è arricchito, nel corso del 2010, di un nuovo sistema di norme che ha, di fatto, previsto ed imposto ai fornitori di servizi alla navigazione aerea l'introduzione dal 2012 di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche il cui

effetto più rilevante sarà l'abbandono del sistema del full cost recovery, e l'introduzione della figura del Network Manager<sup>3</sup> comunitario.

In particolare:

- Il Regolamento n. 691/2010 (Implementing Rule), che definisce il quadro regolamentare in materia di performance dei Service Provider comunitari e prevede l'introduzione dei Piani di Performance Nazionali, pubblicato il 29 luglio 2010;
- Il Regolamento n. 1191/2010 (di modifica del Reg. 1794/2006 "Charging Regulation") che, invece, disciplina da un punto di vista tecnico l'applicazione dello schema di performance sulle tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea, pubblicato il 16 Dicembre 2010;
- La Decisione n. 121 del 21/02/2011 che stabilisce gli obiettivi di performance comunitari.

Secondo tale approccio, per la prima volta, le performance dei singoli Stati verranno misurate non soltanto in funzione delle realtà nazionali, ma anche in relazione al contributo che gli Stati stessi forniranno al raggiungimento degli obiettivi di performance comunitari. Le performance degli Stati saranno valutate attraverso il *Piano di Performance Nazionale* che riporterà non soltanto gli obiettivi nazionali, ma anche il contributo che ciascuno dei provider fornirà al raggiungimento dei target nazionali nelle aree della *safety*, capacità, ambiente ed efficienza economica.

Per ciò che concerne i fornitori di servizi alla navigazione aerea, ai sensi dell'art. 10, c.2 del Regolamento CE n. 691/2010, per agevolare la preparazione dei piani di performance nazionali, *"le autorità nazionali di vigilanza provvedono affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea comunichino gli elementi pertinenti dei loro piani aziendali, preparati coerentemente con gli obiettivi a livello dell'Unione europea"*. Per la prima volta viene quindi formalizzata una relazione tra i Piani di Performance nazionali ed il Piano Industriale del provider.

Tale stretta relazione tra i due Piani è anche confermata dal fatto che è proprio con il Reg. n. 691/2010 che la Commissione Europea emenda il Reg. n. 2096/2005 che disciplina il contenuto del Piano Industriale dei provider, stabilendo che il Piano industriale *"contiene adeguati obiettivi di rendimento sotto il profilo della sicurezza, della capacità,*

<sup>3</sup> Il Network Manager è il "soggetto che avrà responsabilità di coordinare le attività operative al fine di consentire l'utilizzo ottimale dello spazio aereo all'interno del Cielo Unico Europeo e, contestualmente, di garantire che gli user possano operare sulle traiettorie preferite, consentendo il massimo accesso allo spazio aereo ed ai servizi per la navigazione aerea" (secondo la definizione fornita dalla normativa stessa).

*dell'ambiente e dell'efficienza economica"* (art. 25, Reg. CE n. 691/2010) allineandolo, quindi, a quanto previsto dal Piano di Performance.

Se da una parte ENAV ha già predisposto il proprio contributo al Piano di Performance Nazionale, dall'altra ha avviato un processo di revisione del Piano Industriale con un aggiornamento degli obiettivi e delle linee strategiche, alla luce dei nuovi futuri scenari che inevitabilmente influenzeranno la gestione della società.

Il prossimo passo sarà, pertanto, la pubblicazione del nuovo Piano Industriale della Società, in cui i principali obiettivi, le linee di azione e la pianificazione economica ed operativa saranno allineati con quanto riportato nel Piano di Performance Nazionale 2012-2014.

#### **F - La comunicazione societaria**

Il 2010 ed il primo semestre del 2011 hanno confermato il costante impegno delle attività di comunicazione aziendale svolte nei settori di competenza della funzione di relazioni esterne: rapporti con gli organi d'informazione, internet, comunicazione istituzionale, attività di rappresentanza a Bruxelles, comunicazione editoriale interna e, nell'ultimo periodo, anche iniziative internazionali a sostegno dello sviluppo commerciale dell'azienda. I risultati conseguiti hanno confermato, nel complesso, il positivo lavoro già riscontrato negli anni passati, volto a posizionare l'Azienda come una realtà di elevato livello tecnologico e di alto profilo professionale delle sue risorse umane.

In particolare, anche nel corso del 2010 non è mancata l'azione proattiva nei confronti degli organi di informazione attraverso la puntuale diffusione delle iniziative aziendali in tema di investimenti su sicurezza, tutela dell'ambiente e miglioramento delle performance. L'azione esterna di comunicazione si è anche concentrata sulla divulgazione delle nuove politiche aziendali di business, così come nel ruolo di primo piano dell'ENAV nel panorama internazionale. Rilievo, sulla stampa, è stato dato alla presenza di ENAV nei progetti europei ed agli investimenti in nuove tecnologie e nella navigazione satellitare. In particolare, l'avvio del nuovo sistema Egnos presso l'ACC di Roma ha trovato interesse nei media televisivi che hanno dato evidente risalto alla notizia.

Sono stati inoltre realizzati servizi radiotelevisivi sulle principali testate nazionali per le gare internazionali vinte da ENAV per la formazione a Controllori stranieri presso l'Academy.



Di grande visibilità è stata, durante la stagione estiva, la realizzazione di numerosi servizi televisivi locali sul controllo del traffico aereo dalle Torri controllo delle maggiori città meta delle vacanze.

La funzione di relazioni esterne, oltre all'ideazione e aggiornamento delle diverse pubblicazioni istituzionali del Gruppo ENAV, di carattere interno ed esterno (brochure, pannellistica, video e prodotti multimediali per un totale di 107 *release*), ha diretto la propria attività anche a supporto della funzione sviluppo commerciale. A tal riguardo, ha rinnovato la strategia di Marketing Communication (online e offline) con una nuova linea coordinata di comunicazione grafica-editoriale (9 nuove pubblicazioni); ciò congiuntamente all'ausilio prestato in ordine alla individuazione, organizzazione e presidio di eventi mirati di carattere internazionale (p. es., Airport Expansion and Development Africa 2010 di Nairobi, Le Bourget Paris Air Show 2011) destinati alla promozione dei servizi del gruppo ENAV in potenziali nuovi mercati.

In questa ottica, per la settima edizione consecutiva, ENAV ha partecipato all'ATC Global 2011, dove è stato curato l'allestimento di uno spazio espositivo in grado di far fronte sia agli incontri di carattere istituzionale internazionale, che di carattere prettamente commerciale. In tale sede si è presentata ufficialmente la nuova offerta del gruppo ENAV in modo del tutto competitivo con gli altri maggiori provider presenti.

Si ricorda, inoltre, l'organizzazione dell'evento relativo all'inaugurazione della nuova Torre di Controllo di Venezia Tessera, avvenuta il 3 maggio 2011, che ha visto il numeroso coinvolgimento di alte cariche istituzionali.

Per quanto concerne il web, il portale internet aziendale "www.enav.it" ha continuato a rappresentare uno strumento di importanza strategica nel rapporto con il grande pubblico, sia a livello nazionale che internazionale. L'apprezzamento esterno del portale aziendale è stato dimostrato dal costante alto numero di utenti (520.954 *visitatori con 5.514.095 di pagine visitate e 37.416 iscritti profilati ai servizi online, dal 1 gennaio 2010 al 30 giugno 2011, con un incremento degli iscritti ai servizi online del 76,10% rispetto al 31 dicembre 2009*). Il sito, aggiornato quotidianamente, ha attualmente circa 1.500 pagine (anche in inglese) che descrivono in dettaglio le attività ed i servizi del Gruppo ENAV, nonché i progetti nazionali e internazionali in cui la Società è coinvolta. E' stata inoltre implementata una nuova sezione denominata Business Solutions destinata alla presentazione dell'offerta commerciale.

Nell'ambito dell'attività legate al web, di particolare rilevanza è stato il lancio di ENAV Channel, totalmente autogestito e gratuito, sulla piattaforma YouTube, che vede presenti 118 filmati e che dalla data del suo lancio (23 marzo 2010) al 30 giugno 2011 è stato visitato da circa 40.000 utenti, posizionandosi ai primi posti tra le aziende italiane che hanno implementato tale sistema.

Sul piano internazionale ENAV ha proseguito l'attività di supervisione e gestione della comunicazione del FAB BLUE MED. Nel corso del 2010, in considerazione del parere positivo dei 9 paesi membri sulle attività svolte, è stato ratificato ad ENAV l'incarico ufficiale della comunicazione del progetto.

Sul piano poi della comunicazione interna, nel corso del 2010 sono proseguite le azioni di aggiornamento del portale intranet aziendale "ENAVigare", con la creazione di nuove sezioni ed applicazioni per facilitare sempre più la navigabilità, l'usabilità e la fruizione dei contenuti informativi da parte dei dipendenti.

La comunicazione e l'informazione verso l'interno dell'azienda si è continuata ad avvalere degli strumenti editoriali consueti, tra i quali la rivista aziendale Cleared, giunta al 7° anno, che fornisce un panorama comprensibile, ed allo stesso tempo tecnicamente approfondito, sul mondo del controllo della navigazione aerea e sull'evoluzione dell'Air Traffic Management a livello internazionale.

Nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2010 a 30 giugno 2011, l'Ufficio di Rappresentanza di Bruxelles ha continuato nell'attività di monitoraggio dei processi legislativi europei e nell'attività di relazione con gli istituzioni dell'Unione Europea, con le rappresentanze permanenti presso l'Unione Europea e la NATO e con rappresentanti di industria, associazioni di categoria e sindacati europei.

Sono state inoltre organizzate le riunioni con l'Intergruppo Sky & Space del Parlamento europeo, di cui fanno parte europarlamentari dei diversi gruppi politici e nazionali, membri delle Commissioni Trasporti e Industria. Inoltre (a settembre 2010), sono stati organizzati gli incontri tra il DG ENAV con il Board dell'Intergruppo Sky & Space, finalizzati a presentare le problematiche legate all'applicazione del Performance Scheme del Cielo Unico Europeo e dal rischio derivante da tale applicazione.

Da rilevare che nel periodo in questione si sono impostate le prime basi una comunicazione internazionale strutturata, che dovrà trovare maggiore definizione per la



rilevanza sempre crescente che il settore estero esercita sulla vita aziendale. Tuttavia, apprezzabili sin da ora sono state le iniziative di coordinamento e supervisione delle attività di comunicazione relative ai progetti/programmi in cui è coinvolta l'Azienda ed in particolare: SESAR, 4Flight, A6.

### **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 a numerose altre società, tra cui Techno Sky, Società controllata da ENAV stessa, 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 attenere 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, si ricorda - come già detto nella precedente relazione - che 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 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 -.

Considerato che la precedente relazione riportava anche i più rilevanti eventi verificatisi fino al dicembre 2010, va riferito che fino a data odierna non si sono verificati fatti nuovi nelle vicende giudiziarie rispetto a quanto già riferito.

Sarà cura della Corte di riferire nella prossima relazione su eventuali fatti nuovi.

## **II -L'ATTIVITÀ DI GESTIONE**

### **A) LA SICUREZZA**

#### **1. L'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La sicurezza operativa, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli**

##### **a. La sicurezza operativa (cd. "safety")**

La sicurezza operativa (*safety*), la regolarità e la puntualità del traffico aereo non solo si identificano con il *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 2010 e nel primo semestre del 2011 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.

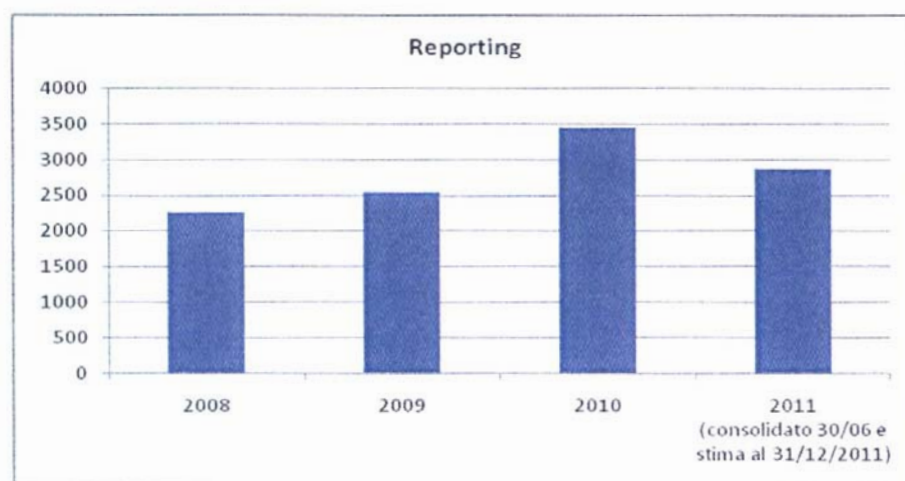
Nel 2010 è stato implementato con successo l'accordo con la IATA (*International Air Transport Association*) che prevedeva l'impegno a riscontrare gli *Air Safety Report* inoltrati dai vettori entro una settimana dalla ricezione (effettivamente il tempo medio non supera i 4 giorni e mezzo con copia ad Eurocontrol/EVAIR) ed è stata siglata una procedura operativa di *Safety Information Sharing* con l'Aeronautica Militare. Entrambe le intese mirano alla condivisione e allo scambio reciproco delle informazioni relative alla *safety* della navigazione aerea.

Nel 2010 è stato anche rinnovato il Protocollo Tecnico d'Intesa con l'ANSV per perfezionare le modalità di *reporting* e migliorare ulteriormente la prevenzione ai fini della sicurezza del volo. A tal proposito, nel rapporto informativo delle attività del 2010, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha riconosciuto come il preponderante flusso d'informazioni utili alla sicurezza della navigazione aerea provenga proprio da ENAV S.p.A.

Relativamente alle attività di segnalazione, risultano confermati sia il trend positivo del livello di *reporting* complessivo (3.440 segnalazioni nel 2010 contro le 2.735 segnalazioni nel 2009, le 2.259 del 2008 e le 1.770 del 2007).

Il primo semestre del 2011 mostra come il sistema stia raggiungendo la sua maturità, con un rapporto di composizione delle segnalazioni che comincia a favorire la

qualità delle informazioni rispetto al numero, attestandosi nella media europea in posizione sempre più prossima ai migliori *reporters*. La maggiore focalizzazione sulla qualità rappresenta un dato indicativo di una crescente attenzione e consapevolezza alle tematiche di sicurezza, da parte di tutto il personale.



Gli indicatori di sicurezza proseguono nel trend positivo degli ultimi anni e, per quanto riguarda le attività di analisi degli eventi, la situazione di ENAV confrontata a quella europea risulta attualmente positiva.

Il numero degli inconvenienti dovuti al contributo ATM è in continua discesa con risultati più che positivi sia per la parte degli ambienti di volo che per quelli di circolazione sulla superficie aeroportuale.

In particolare vale la pena segnalare il costante miglioramento degli eventi relativi alla violazione delle minime di separazione (*Separation Minima Infringement - SMI*) a causa ATM per la parte *Air* e le Incursioni in Pista (*Runway Incursions*) correlate ai servizi del traffico aereo per la parte *Ground*.

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.

#### **b. La qualità dei servizi di navigazione aerea**

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati<sup>4</sup>.

##### **b.1 Capacità ATC**

Il numero dei voli assistiti nell'anno 2010, negli spazi aerei nazionali e internazionali di responsabilità di ENAV e di Aeronautica Militare, è stato pari a 1.594.405, con un incremento del 3,67% rispetto allo stesso dato del 2009 (1.538.034 voli). Pur persistendo parziali conseguenze della crisi economica e del settore, nel 2010 si è invertito il trend negativo registrato nel 2008 e nel 2009.

ITALIA					
Variazione annuale del Traffico Aereo (IFR/GAT) assistito	2006	2007	2008*	2009	2010
	4,06%	8,21%	-2,62%	-6,07%	3,67%

**Figura1**

<sup>4</sup> I dati riferiti ai voli assistiti e ai ritardi ATFM sono di fonte EUROCONTROL - CFMU, le elaborazioni sono a cura di ENAV/AOP/PATM.

Va segnalato per quanto riguarda la variazione del traffico assistito nel periodo 2000-2010 rispetto all'anno base 2000 che i valori evidenziano che, nel lungo periodo (10 anni), pur a fronte delle riduzioni registrate negli anni 2008 e 2009, il traffico IFR/GAT gestito in Italia è comunque cresciuto (+18,28% 2010 vs 2000).

Si segnala altresì che la crescita del volume di traffico assistito nel 2010 rispetto al 2009 - in media - si è addirittura accentuata nei periodi caratterizzati da maggior traffico (2010 vs 2009, +5,42% nella c.d. *summer season*), tant'è che la media giornaliera del periodo maggio-ottobre ha nuovamente superato i 5.000 voli (5.069 contro i 4.809 del 2009). La crisi comunque non è ancora superata ed, infatti, il picco massimo di traffico giornaliero del 2010, registrato il 31 luglio con 6.064 voli assistiti, resta ancora inferiore al picco del 2009 (il 30 agosto 2009 furono assistiti 6.160 voli).

### **b.2 Puntualità dei voli e continuità dei servizi**

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso), i dati della *performance* ottenuta nel corso del 2010 confermano l'ottima gestione dei flussi di traffico aereo: in relazione al totale dei voli assistiti (1.594.405), nel 2010, il 99,47%non ha subito ritardi ATFCM prodotti dal "Sistema Italia" (*all ATFM reason*).

Nel 2010, su circa 1,6 milioni di voli assistiti, solo lo 0,53% dei voli IFR/GAT assistiti (8.401) ha subito regolazioni ATFCM (nel 2009 erano lo 0,72%, pari a 11.079 voli); dei voli regolati soltanto una minima parte pari allo 0,04% ha subito una regolazione per cause direttamente attribuibili ad ENAV.

La percentuale dei voli ritardati per cause attribuibili ad ENAV che si era ridotta in periodi di decremento dei voli assistiti (passando dallo 0,16% del 2008 allo 0,05% nel 2009) si è confermata ed anzi è ulteriormente migliorata, anche in presenza dell'incremento di traffico aereo, attestandosi allo 0,04%.

I risultati raggiunti sono particolarmente significativi e la percentuale di riduzione del ritardo medio per volo assistito conseguita negli ultimi anni è assolutamente maggiore rispetto all'andamento (variazioni percentuali) del traffico assistito.

Negli ultimi cinque anni (2010 vs 2006) il valore del ritardo medio per volo assistito addebitabile ad ENAV si è ridotto di oltre il 90% e il miglioramento 2010 rispetto al 2009

è stato del 38,3%. Nel 2010, il ritardo medio per volo assistito, in Italia (*all ATFM reasons*), si è attestato a 0,14 minuti per volo (era risultata 0,23 nel 2009) ed ENAV, come evidenziato, è causa diretta solo di una minima quota di tale valore medio.

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, 2009 e 2010 si è avuta una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle *performance*.

### **b.3 L'efficienza dei voli**

Nel corso del 2010 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, infatti, nella ricerca dell'eccellenza nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, ha messo a punto un programma di *customer care* teso a intercettare e, per quanto possibile, soddisfare le esigenze specifiche delle singole compagnie 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, dell'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 2010 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 ed ha fattivamente collaborato con l'ENAC nella realizzazione del primo Piano



Nazionale Ambientale per il trasporto aereo. 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 2010 ha realizzato le azioni indicate e pubblicate, nel proprio *Flight Efficiency Plan*, programma triennale iniziato alla fine del 2008, monitorato e rendicontato annualmente, basato su cinque linee di attività con circa 100 azioni.

Attraverso la sua progressiva applicazione, ovvero grazie a rotte più dirette e più brevi utilizzabili già in fase di pianificazione del volo, profili di volo sempre più alti, rotte di decollo 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, i risultati registrati con il *Flight Efficiency Plan 2008-2010* hanno permesso di realizzare potenziali risparmi per circa:

- 8.700.000 di Km percorsi
- 55.500.000 di Kg di carburante
- 175.000.000 di Kg di CO2 emessi.

Per il 2011 l'effetto delle azioni programmate sono state stimate, in prima approssimazione, in grado di comportare una potenziale ed ulteriore riduzione di:

- 1.340.000 di Km percorsi
- 9.400.000 di Kg di carburante
- 29.610.000 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, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.).

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

#### c.1. Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2011

Sulla base del più aggiornato documento previsionale rilasciato da Eurocontrol<sup>5</sup> *Short-Term Forecast, May 2011, IFR Flight Movements 2011-2012*, l'andamento in Italia nel primo quadrimestre del 2011, causa la contingente crisi mediterranea ed il conflitto libico, ha determinato una revisione a ribasso delle precedenti stime e induce a considerare come dipendente da fattori esogeni al controllo di ENAV l'incremento medio annuo del traffico aereo atteso.

Rispetto ad un valore medio europeo previsto in un +3,2% ( $\pm 0,8\%$ ), la previsione per l'Italia è dell'1,8%.

Rispetto alle precedenti previsioni (figura 4), l'attenuazione del trend di crescita di traffico aereo assistito derivante dalla crisi nel Mar Mediterraneo appare evidente seguendo l'andamento reale del traffico assistito nei primi mesi dell'anno: la crescita dei primi mesi del 2011 (+5,98 a Gennaio, 2,01% a Febbraio e +1,06 a Marzo, +10,15% ad Aprile<sup>6</sup>, +0,10% a Maggio) segna una continua attenuazione coerentemente con l'impatto della crisi mediterranea e, in particolare, con l'imposizione della "no-fly zone" sulla Libia.

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	AAGR 2012/ 2010
Italy	H						2.7%	2.8%	2.7%
	B	4.0%	8.4%	-2.4%	-5.1%	3.9%	1.8%	1.6%	1.7%
	L						1.1%	0.7%	0.9%

Figura 4

Nei primi cinque mesi del 2011, pur a fronte di una crescita del numero dei voli assistiti, in questo stesso periodo, l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito), complessivamente per il "Sistema Italia" (all ATFM reasons), è ulteriormente migliorato registrando valori prossimi allo zero: Gennaio 0,13 minuti per volo assistito (erano 0,17 nel 2010), Febbraio 0,07 minuti/volo (erano 0,24), Marzo 0,03 minuti/volo (erano 0,14), Aprile 0,09 minuti/volo (erano 0,19) e Maggio 0,09 minuti/volo (erano 0,10); nettamente migliore la performance relativa alle cause direttamente attribuibili ad ENAV che, nei primi

<sup>5</sup> EUROCONTROL/STATFOR/Doc431 v1.0, del 20/05/11.

<sup>6</sup> Valore eccezionale che deriva della brusca caduta del numero di voli registratasi ad Aprile 2009 per effetto della crisi collegata all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajokul ed al relativo problema della cenere vulcanica