

Il Collegio Sindacale di ENAV è costituito da 3 membri effettivi nominati dall'Assemblea. Ai sensi dell'art. 2403 c.c. il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2012 e, nell'esercizio 2010, si è riunito 15 volte.

La revisione legale dei conti della Società è esercitata da una società di revisione, selezionata a mezzo di gara pubblica e nominata dall'Assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2012. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, ENAV ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari nella persona del responsabile dell'area amministrativa.

L'Organismo di Vigilanza, costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, ha composizione collegiale ed è costituito da 3 componenti esterni con durata triennale a decorrere dalla data di nomina, risalente a dicembre 2009. Nel corso del 2010, l'Organismo di Vigilanza della Società si è riunito 7 volte. L'Organismo di Vigilanza è supportato da una segreteria tecnica dedicata, coordinata dal dirigente delle funzione audit, composta dai responsabili delle aree amministrativa, operativa e tecnica, nonché dai responsabili delle funzioni risorse umane, sicurezza sul lavoro e qualità, organo centrale di sicurezza e security aziendale e pianificazione e controllo, ed interagente in maniera sinergica con il Direttore generale ed il Segretario generale.

ENAV è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. A febbraio 2010 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A., per l'esercizio finanziario 2008 e per i primi mesi del 2009. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali ed alle riunioni dei comitati.

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Quello appena trascorso è stato un anno molto intenso ed impegnativo per la Società sia da un punto di vista gestionale che operativo.

Da una parte, i postumi di una crisi economica che, per la sua portata straordinaria, ha protratto i suoi effetti nel settore del trasporto aereo anche nel 2010, influenzando l'andamento della domanda soprattutto nella prima parte dell'anno; dall'altra, la fragilità del sistema che ha visto il suo apice durante

l'eruzione del vulcano islandese che ha determinato la chiusura dello spazio aereo per più giorni durante il mese di Aprile.

In tale contesto, l'Unione Europea dando anche seguito al pacchetto normativo *Single European Sky (SES) II*, ha voluto 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 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.

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, ENAV è stata fin dall'inizio coinvolta ed impegnata nel fornire il proprio contributo tecnico alla rappresentanza italiana nei diversi consessi internazionali, soprattutto per quello che riguarda il processo di determinazione del nuovo sistema di misurazione ed ottimizzazione delle performance economico-operative e nella definizione del ruolo del *network manager*.

Non meno importante, nel rispetto di quanto previsto dal Pacchetto Legislativo *Single European Sky II* ed in considerazione della sempre maggiore enfasi che a livello europeo viene data alla costituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo transnazionali (FAB), è stata la partecipazione della Società nei vari ambiti internazionali per realizzare, con il supporto dello Stato Italiano, un FAB nell'area del Mediterraneo (BLUE MED) con la Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania.

Il 2010 è stato anche un anno positivo per la Società dal punto di vista dei volumi di traffico gestiti, dove, soprattutto nella seconda parte dell'anno, l'andamento della domanda è stata positivamente influenzata dal graduale superamento delle condizioni di incertezza che avevano contraddistinto i mercati mondiali.

Tale fase tendenzialmente positiva trova riscontro nel trend della domanda registrata nel periodo estivo (Luglio – Ottobre) che, con una crescita media del 9% in termini di unità di servizio, ha consentito ad ENAV di recuperare il volume di traffico perso nell'ultimo biennio e quindi di riacquisire il livello dei ricavi che la Società registrava nel periodo ante crisi.

Il significativo recupero del traffico aereo avvenuto nella seconda parte del 2010, che ha portato per la Rotta in termini di unità di servizio ad un risultato complessivo di fine anno pari al +5,9% rispetto al 2009, oltre che assumere importanza ai fini delle risultanze economiche della Società, dimostra come le iniziative intraprese dall'Azienda, nel senso di una politica di continua implementazione tecnologica, di

incremento della capacità operativa, di riconfigurazione delle rotte aeree, nonché di contenimento dei costi, sono state strategie efficaci e vincenti sul mercato.

A tal proposito, significativi sono i dati registrati in paesi quali il Regno Unito e la Francia che, diversamente dall'Italia, a fine 2010 evidenziano delle performance negative in termini di unità di servizio, rispettivamente del -4,4% e -0,9%.

Con il graduale superamento del *periodus horribilis* del settore, ENAV non si è fatta trovare impreparata, consapevole che l'utenza, indebolita dagli effetti della crisi congiunturale, oggi in maniera più marcata manifesta sempre più l'esigenza di usufruire dei servizi della navigazione aerea in tempi più rapidi e a costi contenuti.

In tal senso si colloca la *performance* operativa ottenuta dalla Società nel corso dell'anno appena trascorso, in linea con gli obiettivi strategici aziendali. Infatti, pur in presenza di un maggior incremento del traffico rispetto ai maggiori provider europei, l'Italia si è confermata *best in class* nei ritardi attribuibili al servizio di controllo del traffico aereo, con un valore medio di 0,14 minuti di ritardo per volo assistito (ATFM delay).

Come termine di paragone si evidenzia che, solo nel periodo estivo, i ritardi ATFM in Europa sono aumentati del 230%, portando il ritardo medio per volo a 3,7 minuti.

Non da ultimo, non meno importanti sono i potenziali benefici per l'utenza derivanti dall'implementazione del "*social dialogue*" che ha consentito alla Società di eliminare di fatto gli scioperi dei propri controllori di volo in Italia. In un settore particolarmente esposto alle crisi di mercato come quello in cui ENAV è chiamata ad operare, la riduzione o addirittura l'assenza di azioni di sciopero, così come avvenuto tra il 2008 ed il 2010, va considerato come un fattore positivo di competitività per l'intero comparto del trasporto aereo nazionale, soprattutto se confrontato con quanto oggi sta accadendo in Paesi come la Spagna e la Francia.

ANDAMENTO ECONOMICO

Insieme alla performance operativa, rilevanti sono i risultati economici raggiunti dalla Società nell'anno appena trascorso.

Il considerevole incremento del traffico registrato a fine 2010, in modo particolare per quanto concerne la componente di Rotta, ha consentito alla Società non solo di recuperare del tutto il volume dei ricavi perso nell'ultimo biennio, ma perfino di superare le previsioni di crescita effettuate nel Budget di inizio anno che, in termini di Unità di Servizio, già prefissavano per il 2010 una crescita del 3%. In particolare per quanto riguarda la Rotta, il consuntivo del 2010, pari a 532,1 milioni di Euro, evidenzia una crescita del fatturato del 2,7% (circa 14 milioni di Euro) rispetto ai valori pianificati nel budget di inizio anno e del 9,3% rispetto al consuntivo del 2009. L'effetto positivo sui ricavi oltre ad essere correlato all'incremento del

traffico gestito, è determinato anche dall'incremento della tariffa di rotta applicata nel 2010 (+4% rispetto al 2009).

Per quanto riguarda i ricavi di terminale, si nota che tale componente di ricavo evidenzia una crescita inferiore rispetto alla Rotta risentendo in maniera più marcata del modesto risultato registrato nel traffico nazionale, che, come detto, rappresenta circa il 45% del traffico di Terminale gestito dalla Società. Il valore raggiunto a fine anno, pari a 72,5 milioni di Euro, risulta sostanzialmente in linea con le previsioni effettuate nel Budget, che prevedevano per il Terminale un ricavo di 72,9 milioni di Euro. Rispetto al consuntivo 2009 i ricavi di terminale registrati a fine 2010 evidenziano una crescita del 4,9%.

Per quanto riguarda il livello dei costi, a fine anno 2010 si evidenzia che, pur a fronte di una rigidità strutturale delle componenti di costo, l'attenta pianificazione nella allocazione delle risorse umane e materiali ha consentito da una parte di mantenere elevato il livello della qualità dei servizi offerti e dall'altra di ottenere allo stesso tempo una ottimizzazione dei livelli di spesa. In particolare, per quanto riguarda l'insieme dei costi operativi e del personale, il risultato di fine anno mostra una riduzione pari a 11,2 milioni di Euro rispetto a quanto pianificato nel Budget di inizio anno. Mentre, rispetto al consuntivo del 2009, i costi operativi e del personale del 2010 evidenziano un incremento del 1,4%, in linea quindi con il tasso di inflazione programmato, pur a fronte di un incremento del traffico gestito di circa il 6%.

Applicando al consuntivo dei costi operativi e del personale lo schema di performance economica previsto nel redigendo Contratto di Programma 2010-2012 (Cost Cap), si evince che il recupero di produttività sui costi ammissibili ottenuto dalla Società per l'anno 2010 risulta pari al 2%.

La performance raggiunta in termini di efficienza sui costi, frutto di azioni mirate poste in essere da ENAV volte al contenimento dei propri costi, indubbiamente si traduce in un contributo tangibile per le compagnie aeree che, come più volte indicato dalle associazioni di categoria, ancora oggi stanno attraversando un periodo di difficoltà.

LA POLITICA TARIFFARIA

Indubbiamente il quadro normativi introdotto dal *Single European Sky II* sta determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della politica tariffaria della Società.

Da una parte l'entrata in vigore per l'Italia del Regolamento Comunitario 1794/2006, che ha introdotto dal 2010 un meccanismo comune di tariffazione anche per i servizi di terminale; dall'altra, l'approvazione da parte della Commissione Europea avvenuta nel corso del 2010 dei nuovi Regolamenti Comunitari sulle *Performance* (691/2010) e sulle *Tariffe* (1191/2010), i quali dispongono per i *Service Provider* un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche.

In particolare, una delle novità più importanti introdotte dal Regolamento 1794/2006 ha riguardato la diversa modalità di calcolo delle Unità di Servizio di Terminale, con la finalità di rendere omogeneo il calcolo della tariffa tra tutti i *provider* aderenti alla comunità europea. In base al citato regolamento,

infatti, l'Unità di Servizio di Terminale non è più ottenuta elevando il peso massimo dell'aeromobile al decollo ad un valore pari a 0,95 (così come previsto dall'Art. 11-sexies, comma 1-b della Legge 248/2005), ma è determinata dividendo per 50 il peso dell'aeromobile al decollo ed elevandolo ad un esponente compreso tra 0,5 e 0,9. Tale diversa metodologia di calcolo delle Unità di Servizio di Terminale ha determinato una "meccanica" conversione del valore della tariffa e non ha portato maggiori ricavi per ENAV.

La nuova formula determina invece una diversa distribuzione dei costi per i servizi di assistenza al volo a carico dei vettori, collegata alla tipologia di aeromobile utilizzato.

Per quanto concerne invece l'impianto normativo previsto dai regolamenti europei recentemente approvati (691/2010 e 1191/2010), l'introduzione di uno schema di performance per i *Service Provider* determinerà, a partire dal 1 gennaio 2012, un cambiamento sostanziale nel meccanismo e nelle logiche di determinazione delle tariffe per i servizi di navigazione aerea. In particolare le tariffe saranno determinate secondo quanto previsto nei suddetti Regolamenti Comunitari e nel rispetto dei *target* economici stabiliti dalla Commissione Europea.

L'effetto più rilevante derivante dall'introduzione dello schema di performance sarà l'abbandono del sistema del *full cost recovery* che, a partire dal 2012, limiterà i *provider* nel trasferimento ai vettori degli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei *target* economici prefissati, eliminando di fatto il meccanismo del *balance*.

IL MANTENIMENTO DEI PIÙ ELEVATI LIVELLI DI SICUREZZA E DI QUALITÀ

Il 2010, dal punto di vista della *safety* delle operazioni di controllo della circolazione aerea, ha visto ENAV doversi confrontare con significativi eventi globali che hanno costituito una minaccia diretta alla stabilità dell'ambiente operativo, quali gli effetti dell'eruzione del vulcano islandese, con una prolungata interdizione agli aeromobili di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, e le crescenti pressioni finanziarie derivanti dalle conseguenze della crisi economica generale.

Nonostante questi scenari generali negativi, i "numeri" della *safety* di ENAV hanno continuato nel loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave: separazioni in volo, incursioni di pista e capacità di fornire un servizio sicuro.

Le segnalazioni totali di inconvenienti alla sicurezza operativa sono passate da 2.713 del 2009 a 3.435 del 2010 con una diminuzione di quelle a contributo ATM (113 rispetto a 123 del 2009) tra le quali quelle con carattere di significatività della riduzione della separazione sono diminuite da 36 a 29.

Il 2010 ha visto una sola *Runway Incursion* rispetto alle 4 dell'anno precedente e la capacità di fornire un servizio sicuro è stata garantita con una riduzione marcata (da 21 a 8) degli eventi di fornitura del servizio in modalità di *contingency*.

Anno	Segnalazioni	Eventi contribuito ATM	Eventi significativi (FN50-FN75)	RWY INC	ATM Specific
2010	3.435	113	29	1	8
2009	2.713	123	36	4	21

In particolare, gli eventi nei quali non si è riusciti ad assicurare una separazione effettiva superiore al 50% di quella applicabile (FN50), rapportati ai target prefissati, mostrano, per il triennio 2008-2010, non solo un rientro nei valori massimi previsti ma, nel 2010, hanno superato il target situandosi ad un miglioramento pari a circa il doppio di quest'ultimo.

Anno	Valore medio annuale	Target
2010	0,27	0,40
2009	0,85	0,60
2008	1,30	0,85

Questo positivo andamento della performance di sicurezza operativa è frutto anche di una sistematica e capillare applicazione del *Safety Management System* da parte del personale delle funzioni territoriali e del progressivo coinvolgimento della linea operativa.

In relazione al coinvolgimento del personale, deve essere segnalato che ENAV, prima tra i 6 maggiori Provider europei, ha affidato ad Eurocontrol la misurazione indipendente del grado di *Safety Culture* percepito dai propri dipendenti, mediante una lunga campagna di effettuazione di *survey* di funzioni ed enti operativi, somministrazione e raccolta di questionari compilati da quasi 2.000 unità su un organico di circa 3.200 addetti e workshop di fine *tuning* dei risultati.

Insieme ad alcune aree di miglioramento individuate, il team di Eurocontrol ha rilevato 5 punti di forza nelle caratteristiche positive della *Safety Culture* di ENAV associate a *Responsibility, Trust, Reporting and Learning, Risk Awareness e Teamwork*.

Per quanto riguarda l'andamento degli indicatori di qualità anche il 2010 ha confermato l'eccellenza di ENAV: l'indice di ritardo ATC imputabile ad ENAV si conferma di 0,01 minuti per volo assistito. Rappresenta un risultato di assoluto prestigio alla luce anche dell'andamento del numero dei movimenti gestiti nel corso dell'anno pari ad un incremento del 3,7% rispetto al 2009.

LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

A seguito dell'impegno sviluppato negli ultimi anni, il 2010 ha visto consolidare ulteriormente il ruolo di leadership che ENAV ha raggiunto nel contesto europeo ed internazionale, contribuendo al posizionamento adeguato dell'Italia nel sistema dell'assistenza al volo europea.

Oggi ENAV è sempre più attore primario nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'assistenza al volo, in linea con le regolamentazioni del *Single European Sky II*.

Ai quattro pilastri principali del *Single European Sky II*, quali: il *Performance Targets*, l'Unicità di gestione della *Safety*, l'introduzione di un sistema tecnologico di nuova generazione per la gestione del traffico aereo attraverso il programma SESAR e la realizzazione di un piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli Aeroporti, si associa un pilastro trasversale che riconosce il ruolo del fattore umano e delle parti sociali nella realizzazione del *Single European Sky*.

A tal fine, ENAV insieme agli altri maggiori ANSP europei (DSNA, DFS, NATS, AENA e NORACON), ha costituito un gruppo di coordinamento, presieduto dai vertici dei sei membri (cosiddetto Gruppo A6), il cui compito è quello di coordinare preventivamente le strategie degli ANSP per le attività all'interno della *Sesar Joint Undertaking* nonché di favorire ulteriormente l'armonizzazione della pianificazione per l'implementazione dei futuri sistemi ATM.

Per il miglioramento delle prestazioni del sistema, la Commissione Europea ha prodotto nel 2010 una norma attuativa che introduce il *Performance Scheme*, uno schema che spinge ed incentiva gli ANSP a fornire servizi sempre più sicuri, di elevata qualità ed economicamente più efficienti. Quest'ultimo punto ha visto anche una revisione dei meccanismi di tariffazione disciplinati dal *Charging Regulation* che è stato emendato.

Sempre in tema di prestazioni del sistema, ENAV ha continuato la sua attività di coordinamento e *leadership* per la realizzazione del blocco funzionale di spazio aereo (FAB), BLUE-MED, in un'area strategica come quella del Mediterraneo. Questa attività è stata svolta con il pieno supporto dello Stato Italiano e con la partecipazione di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania.

Concluso lo Studio di Fattibilità nel 2008, il 2010 ha visto una intensa attività mirata alla Definizione del Progetto (*Definition Phase 2009-2011*), il cui obiettivo è la definizione della progettazione di dettaglio e la validazione della struttura del nuovo spazio aereo e dei necessari meccanismi di interoperabilità.

Al termine della Fase di Definizione gli Stati Membri dovrebbero firmare uno *State Level Agreement* nel quale saranno indicati *governance*, compiti e responsabilità di tutti gli *Stakeholders* interessati (Stati, Regolatori, ANSP, Militari).

Tale accordo tra Stati dovrebbe essere siglato per la fine del 2011.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

L'anno 2010, nell'ambito delle relazioni industriali, è stato principalmente contraddistinto da un fattivo e responsabile confronto con le organizzazioni sindacali, testimoniato anche dall'assenza degli scioperi.

In tale contesto, con alle spalle ancora gli effetti della crisi che ha attraversato l'economia mondiale ed i primi timidi segnali di ripresa, è stato, comunque, possibile - sulla base di una logica di scambi fra le parti - raggiungere due importanti risultati per la società ed i suoi dipendenti.

Il primo riguarda una nuova definizione del Premio di Risultato, avvenuta con l'accordo del 1° luglio 2010.

Tutti i precedenti accordi in materia di produttività, sottoscritti in passato, erano stati caratterizzati da una duplice struttura del premio che prevedeva una parte fissa, da distribuire comunque indipendentemente dall'andamento economico della società e da una parte variabile, aggiuntiva a quella fissa e determinata anno per anno sulla base delle variazioni di determinati indicatori aziendali di volta in volta identificati (movimenti, organici, unità di servizio etc.).

Con l'accordo in questione il nuovo Premio di Risultato è stato strettamente collegato a reali criteri di produttività che, infatti, risulta costituito esclusivamente da una parte variabile che viene determinata in maniera percentuale in funzione di eventuali incrementi della produzione aziendale (ricavi da prestazioni e vendite).

La vecchia parte fissa del premio, a far data dal 1° gennaio 2011, è stata spalmata su una voce retributiva mensile (elemento retributivo aggiuntivo).

In tal modo è stato valorizzato l'aspetto variabile del premio stesso che, sulla base di ben definiti criteri di efficienza, interesserà sempre di più i soli impianti rispondenti a significativi indici di produttività.

Il secondo risultato raggiunto dalle parti riguarda quanto disciplinato con il verbale di accordo del 6 dicembre 2010 afferente il rinnovo del secondo biennio economico (2010/2011).

Con tale accordo è stato definitivamente completato l'iter economico del vigente contratto 2008/2011.

Dopo la firma dell'accordo di rinnovo del giugno 2008 e la relativa erogazione del valore corrispondente agli indici inflattivi previsti per il primo biennio di riferimento (2008/2009), a far data dal mese di gennaio 2010, si sarebbe dovuto precedere al rinnovo del secondo biennio economico 2010/2011.

L'accordo in questione, con le erogazioni rispettivamente previste a far data dal mese di dicembre - per l'anno 2010 - e dal mese di febbraio - per il 2011 - ha consentito sensibili risparmi sui valori economici corrispondenti agli indici inflattivi stabiliti per il biennio in questione.

TECHNO SKY

Il 2010 è stato per Techno Sky un anno particolarmente impegnativo che ha visto, tra l'altro, il cambiamento del Consiglio di Amministrazione con la conseguente nomina, avvenuta il 1° luglio 2010, del Direttore Generale di ENAV quale Amministratore Delegato di Techno Sky, portando ad una necessaria maggiore integrazione tra le due aziende e ad una razionalizzazione dei rapporti tra Controllante (ENAV) e Controllata (Techno Sky).

Nel mese di novembre 2010 è stato firmato con la Controllata un nuovo contratto triennale del valore di 4,86 milioni di Euro annui, per gli *"interventi di manutenzione di tutte le infrastrutture civili non legate a funzioni operative, di tutte le infrastrutture edili, manutenzione dei radome dei radar ed interventi di adeguamento funzionale e normativo"*. Tale accordo, che estende il perimetro di quello in vigore affidando a Techno Sky anche la manutenzione di attività in precedenza gestite da fornitori esterni, comporterà a regime una serie di vantaggi per ENAV, in termini di contenimento dei costi e di qualità dei servizi.

Per ciò che attiene agli indicatori di servizio relativi al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi ENAV, che costituisce l'autentica *mission* e quindi la "ragion d'essere" di Techno Sky, è proseguito il mantenimento/miglioramento delle performance tecniche sia relative alla gestione e manutenzione *hardware* delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti sia alla manutenzione del *software*, nelle sue varie tipologie (correttiva, adattiva, evolutiva).

Per quanto riguarda il *software* ed in particolare il numero di modifiche lavorate, risulta, rispetto all'esercizio 2009, un incremento del volume di attività (671 rispetto ai 600 del 2009) ed una diminuzione dei tempi medi di lavorazione, 40 giorni rispetto ai 42 giorni del 2009. La manutenzione del *software* viene condotta privilegiando la manutenzione correttiva, per la necessità di garantire la continuità del servizio e l'evolutiva che, incrementando le funzionalità applicative realizzate dal software, crea valore anche patrimoniale per ENAV.

Per ciò che riguarda la manutenzione dell'*hardware*, essa è misurata come noto da due indicatori: a) numero di avarie nel periodo; b) tempo medio di ripristino. Il consuntivo dell'anno evidenzia la sostanziale stabilità del numero di avarie, rispetto ai valori consuntivati l'anno precedente, ed una ulteriore riduzione del tempo medio di ripristino, che conferma il miglioramento di efficacia della manutenzione correttiva.

Con riferimento all'organizzazione della Controllata, nell'esercizio 2010 e nei primi mesi del 2011, sono state effettuate importanti variazioni organizzative finalizzate ad un'ottimizzazione della struttura aziendale, sia a livello di macro che di micro struttura, ed aventi anche l'obiettivo di perseguire una sempre maggior integrazione, a livello operativo e di processo, con la Controllante.

Di seguito, si riepilogano gli interventi di maggior rilievo.

- › È stata ridefinita la macro-struttura aziendale a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione che ha abolito la posizione del Direttore Generale, portando le relative strutture alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.
- › In un'ottica di razionalizzazione del servizio di radiomisurazione a livello di Gruppo, la funzione Radiomisure è stata soppressa a seguito dell'accentramento in ENAV delle attività relative al servizio stesso.
- › Nei primi mesi del 2011, è stato effettuato un ulteriore intervento a livello di macro-struttura che ha posto alcune Funzioni, precedentemente dipendenti dall'Amministratore Delegato e aventi competenza in materia di affari societari, comunicazione e immagine, alle dirette dipendenze del Presidente. Ciò a seguito della nomina del nuovo Amministratore Delegato di Techno Sky e del conferimento di deleghe, oltre che a quest'ultimo, allo stesso Presidente nelle materie suddette.
- › La funzione Sviluppo Commerciale, istituita nel corso del 2010 per accorpate tutte le attività di vendita, è stata soppressa in quanto le attività commerciali sono state centralizzate nella funzione Sviluppo Commerciale di ENAV, mantenendo in Techno Sky solo un presidio di supporto alle vendite

verso i terzi attraverso la creazione della U.O. "Vendite verso Terzi" nell'ambito della funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico.

Per quanto riguarda, invece il sistema di gestione della qualità, Techno Sky, nel 2010, ha superato positivamente le attività di audit condotte dalla commissione di "TELEDIFE", ente certificatore del Ministero della Difesa, mirate al rilascio della certificazione per la valutazione di conformità del Sistema di Gestione della Qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160 (*Quality Assurance Requirements for Design Development and Product*).

Il rilascio di tale certificazione da parte della Direzione Generale del Ministero della Difesa, - Telecomunicazioni, Informatica e Tecnologie avanzate (TELEDIFE) - permetterà a Techno Sky di poter partecipare, in ambito nazionale ed internazionale, a gare e/o lavorazioni, indette da Organizzazioni Militari, per la progettazione di attività di installazione, manutenzione ed assistenza tecnica *hardware* e *software* per impianti e sistemi elettronici a supporto delle operazioni relative alla navigazione aerea.

In ambito internazionale, inoltre, la certificazione "AQAP" garantisce al committente l'intervento del *Government Quality Assurance Representative* secondo la pubblicazione NATO STANAG 4107 - *Mutual Accept of Government Quality* che rappresenta, in termini di qualità, l'Autorità Governativa a tutela del cliente per le lavorazioni militari.

Inoltre, tra le fine del 2010 ed i primi mesi del 2011, l'Ente di certificazione DNV ha condotto, positivamente, la Verifica di Mantenimento annuale del sistema di gestione della qualità ISO 9001.

Per quanto attiene alle "Relazioni industriali" l'anno è stato caratterizzato da una lunga e costruttiva fase di relazioni che ha portato l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali a sottoscrivere, nel corso dell'ultimo trimestre, due importanti accordi che, attraverso la rivisitazione di tutti i profili professionali e un miglior sistema di apprezzamento della professionalità erogata, permetteranno anche l'acquisizione e la conduzione di attività di manutenzione non direttamente collegata al servizio del controllo del traffico aereo.

IL GIUDIZIO POSITIVO ESPRESSO DALLA CORTE DEI CONTI

A febbraio 2010, la Corte dei Conti ha presentato la relazione al Parlamento, esprimendo un giudizio positivo sulla gestione di ENAV per l'esercizio 2008 e dei primi mesi del 2009.

In particolare, la Corte dei Conti ha evidenziato come ENAV abbia *"migliorato ulteriormente la propria efficienza operativa e gestionale, grazie anche all'impiego di consistenti risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di sicurezza e di qualità del settore, con un'attenzione sempre maggiore ai costi ed alla politica tariffaria. Con questa performance ENAV risulta essere attualmente il service provider europeo più efficiente tra i cinque principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei."*

ANDAMENTO DEL MERCATO

L'anno 2010 si è contraddistinto nei paesi dell'area Eurocontrol per una progressiva e costante ripresa dell'attività del traffico aereo, anche in misura superiore rispetto agli indicatori di sviluppo macroeconomici dell'area stessa. Infatti in termini di unità di servizio di rotta, si è registrato un incremento dei volumi di traffico pari al +3,3%. Tale risultato è stato conseguito nonostante il verificarsi nel mese di Aprile di un'intensa attività del vulcano islandese Eyjafjakkajokull che ha causato per più giorni la parziale chiusura degli spazi aerei europei e una conseguente riduzione dei flussi di traffico.

In Italia la domanda di traffico di rotta (*) a fine 2010 evidenzia un aumento delle unità di servizio pari a +5,9% rispetto al 2009, realizzando quindi una performance superiore sia alla media europea che a quella conseguita dagli altri maggiori provider europei.

Relativamente alle unità di servizio di rotta comunicate da Eurocontrol, si evidenziano andamenti di segno contrastante, con decrementi del -4,4% per la Gran Bretagna e del -0,9% per la Francia ed incrementi del +3,4% per la Spagna e del +3,2% per la Germania. Tra gli altri paesi emergenti dell'area Eurocontrol si segnala il positivo risultato della Turchia, che nel periodo considerato ha realizzato un +10,4%.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2010	2009	Variazioni	
			n.	%
Francia	16.636.697	16.779.861	-143.164	-0,9%
Germania	12.294.212	11.912.989	381.223	3,2%
Gran Bretagna	9.480.262	9.914.403	-434.141	-4,4%
Spagna	8.641.861	8.358.173	283.688	3,4%
Italia (***)	8.621.257	8.144.736	476.521	5,9%
EUROCONTROL	110.069.659	106.577.340	3.492.319	3,3%

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

(**) 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.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

ANALISI DEL TRAFFICO IN ITALIA**TRAFFICO DI ROTTA**

Il traffico di rotta in Italia, comunicato da Eurocontrol, mostra un incremento del numero delle unità di servizio pari a +5,9% e del numero di voli assistiti pari a +3,0%. Questi dati, integrati anche dalla

categoria "Esente non comunicato ad Eurocontrol", evidenzia un risultato complessivo dei voli assistiti nell'ordine del +2,2% e del +5,8% per quanto riguarda le Unità di Servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)	2010	2009	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	384.182	391.992	-7.810	-2,0%
Internazionale	1.326.880	1.266.150	60.730	4,8%
Totale pagante	1.711.062	1.658.142	52.920	3,2%
Militare	54.511	54.895	-384	-0,7%
Altro esente	39.277	39.962	-685	-1,7%
Totale esente	93.788	94.857	-1.069	-1,1%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.804.850	1.752.999	51.851	3,0%
Esente non comun.ad Eurocontrol	129.902	139.232	-9.330	-6,7%
Totale complessivo	1.934.752	1.892.231	42.521	2,2%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2010	2009	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.988.048	1.921.612	66.436	3,5%
Internazionale	6.415.449	6.011.810	403.639	6,7%
Totale pagante	8.403.497	7.933.422	470.075	5,9%
Militare	199.798	195.546	4.252	2,2%
Altro esente	17.962	15.768	2.194	13,9%
Totale esente	217.760	211.314	6.446	3,1%
Totale comunicato da Eurocontrol	8.621.257	8.144.736	476.521	5,9%
Esente non comun. ad Eurocontrol	7.392	9.850	-2.458	-25,0%
Totale complessivo	8.628.649	8.154.586	474.063	5,8%

In particolare, la *composizione del traffico di rotta* è stata contraddistinta da:

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in forte crescita, +6,7% in termini di unità di servizio e +4,8% come numero di voli assistiti; all'interno di questa categoria si segnala in particolare il dato relativo ai sorvoli che a fine anno evidenzia una significativa crescita del numero dei voli gestiti, che si attesta al +6,1%;
- un *traffico nazionale commerciale* che presenta un risultato inferiore rispetto alla componente di traffico internazionale, +3,5% in termini di unità di servizio, -2,0% come numero di voli assistiti. Si conferma quindi il trend degli ultimi mesi in cui le compagnie aeree, per aumentare i margini di guadagno per passeggero trasportato, hanno mediamente ridotto le frequenze dei voli aumentando

invece la "capacità" degli aeromobili. Ciò ha determinato un aumento del peso medio degli aeroplani di oltre il 3,5% con un conseguente effetto positivo sulle unità di servizio di ENAV.

un *traffico esente* suddiviso in:

- > *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un incremento del +3,1% nelle unità di servizio a fronte di una diminuzione del -1,1% nel numero dei voli, prevalentemente dovuta ad una lieve diminuzione del traffico derivante da attività militare;
- > *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol* di residuale incidenza sul totale del traffico gestito, evidenzia una flessione del 25,0% delle unità di servizio e del 6,7% del numero dei voli, principalmente dovuta alla generale contrazione del traffico effettuato con aeromobili di peso inferiore alle due tonnellate.

TRAFFICO DI TERMINALE

Per quanto riguarda il terminale l'andamento del traffico, +3,0% in termini di unità di servizio e +1,1% in termini di voli fatturati, mostra una crescita inferiore rispetto alla rotta, in quanto risente in misura maggiore del modesto andamento della domanda del *traffico nazionale* (voli -1,4%), che rappresenta il 45% di tutto il traffico di terminale gestito dalla Società. Inoltre continua a crescere l'incidenza dei voli delle compagnie low cost sul totale del traffico di terminale, soprattutto per la componente relativa al traffico internazionale.

Traffico di terminale (*) (numero di voli)	2010	2009	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	319.988	324.624	-4.636	-1,4%
Internazionale	353.054	341.783	11.271	3,3%
<i>Internazionale Comunitario</i>	274.585	269.752	4.833	1,8%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	78.469	72.031	6.438	8,9%
Totale pagante	673.042	666.407	6.635	1,0%
Militare	17.519	17.290	229	1,3%
Altro esente	18.764	17.790	974	5,5%
Totale esente	36.283	35.080	1.203	3,4%
Totale comunicato da Eurocontrol	709.325	701.487	7.838	1,1%
Esente non comun.ad Eurocontrol	80.060	89.179	-9.119	-10,2%
Totale complessivo	789.385	790.666	-1.281	-0,2%

Traffico di terminale (*) (unità di servizio) (**)	2010	2009	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	349.265	346.349	2.916	0,8%
Internazionale	441.291	420.922	20.369	4,8%
<i>Internazionale Comunitario</i>	<i>300.874</i>	<i>290.756</i>	<i>10.118</i>	<i>3,5%</i>
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	<i>140.417</i>	<i>130.166</i>	<i>10.251</i>	<i>7,9%</i>
Totale pagante	790.556	767.271	23.285	3,0%
Militare	6.241	6.276	-35	-0,6%
Altro esente	3.876	3.491	385	11,0%
Totale esente	10.117	9.767	350	3,6%
Totale comunicato da Eurocontrol	800.673	777.038	23.635	3,0%
Esente non comun.ad Eurocontrol	5.673	7.466	-1.793	-24,0%
Totale complessivo	806.346	784.504	21.842	2,8%

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

(**) le Unità di Servizio del 2009 sono state ricalcolate con la nuova formula in vigore a partire dal 2010.

Analizzando le componenti di traffico di terminale, si rileva che la direttrice *nazionale commerciale* risente ancora della situazione di crisi registrata nel 2009, evidenziando una moderata crescita delle unità di servizio, +0,8%, ed un decremento del numero dei voli di -1,4%.

Rilevante invece è l'incremento del traffico *internazionale Extra-comunitario*, il quale risulta essere la tipologia di volo con l'incremento più marcato rispetto al 2009 sia in termini di Unità di servizio, +7,9%, che in termini di voli assistiti +8,9%.

INVESTIMENTI E RICERCA

IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Il Piano degli investimenti per il periodo 2010 – 2012 ha previsto un impegno complessivo del triennio pari a 413,4 milioni di Euro realizzabili in regime di autofinanziamento aziendale. Inoltre saranno realizzabili ulteriori investimenti in regime di finanziamento esterno.

Il piano permette di delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM internazionale e di definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo, che hanno impatti direttamente sulle attività "Core Business", in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo, e sulle politiche strategiche di sviluppo aziendale delineate dal Piano Industriale.

I programmi di investimento descritti nel Piano, quindi, hanno l'obiettivo di assicurare che gli "asset" a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo siano coerenti con gli obiettivi di *performance* e

conformi agli *standard* qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli organismi regolatori del settore.

In tale contesto gli investimenti effettuati da ENAV, a partire dal 2004, sono stati concentrati nell'ammodernamento tecnologico infrastrutturale degli impianti con sostanziale innalzamento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei servizi di rotta e di aeroporto.

Gli interventi previsti dal Piano 2010-2012 consentono, fra l'altro, di mantenere la posizione di assoluto rilievo guadagnata nell'ambito del trasporto aereo europeo, grazie all'ammodernamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti ed un sostanziale innalzamento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei servizi di navigazione aerea. Infatti ENAV, nelle attività legate alla realizzazione del nuovo sistema tecnologico europeo, sta operando con successo, in una rilevante posizione internazionale, nei processi di pianificazione ATM e di monitoraggio delle attività di implementazione. Ciò in coerenza con i più rilevanti investimenti tecnologici che ENAV ha avviato (ad esempio "e-Net", "Data Link" e "Modo S") che consentono di essere sensibilmente allineati a quanto sarà prodotto dalla SESAR JU.

Al 31 dicembre 2010, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 167,6 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- implementazione del Sistema di comunicazione Data Link 2000 su tutti gli ACC e sui principali aeroporti italiani;
- installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- adeguamenti funzionali al sistema SATCAS;
- adeguamento e ristrutturazione sale TLC (E-Net);
- attivazione, nell'ambito dell'accordo quadro relativo al Piano Radar Nazionale Aeroportuale, di una lettera d'ordine applicativa per l'ammodernamento dei radar primari di rotta e di avvicinamento di Masseria Orimini e Lambro;
- attivazione, nell'ambito degli accordi quadro relativi all'ammodernamento e all'implementazione dei Sistemi di Radioassistenza, di lettere d'ordine applicative per la fornitura e l'installazione dei sistemi di radioassistenza;
- acquisto del terzo velivolo per le attività di Radiomisure;
- sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- progetto Athena per la riorganizzazione degli spazi aerei;
- adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 73 ICAO per gli aeroporti di Ancona, Bari, Bolzano, Lamezia e Perugia;
- adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e l'analisi elettromagnetica (AIRNAS) al GNSS;
- fornitura ed installazione del simulatore "TWR 3D 360°" per Milano Malpensa.

Con riferimento ai progetti di investimento aziendali ammessi al finanziamento Europeo nell'ambito del PON Reti e mobilità 2007/2013, con decreto n° 6659 del 16 giugno 2009 dell'Autorità di Gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 gennaio 2010, sono stati avviati i seguenti interventi:

- progetto di implementazione dei sistemi di sorveglianza di Napoli per un importo di 8,9 milioni di Euro;
- costruzione del nuovo Blocco Tecnico e AROMET di Grottaglie per un importo di 3,8 milioni di Euro;
- forniture ed installazione dei Centri Radio TBT per il servizio VFR dell'ACC di Brindisi per un importo di 1,6 milioni di Euro.

Sulla base dello stato di avanzamento di tali progetti e delle relative spese già sostenute da ENAV, nel mese di giugno 2010, è stata inviata all'Autorità di gestione una dichiarazione di spesa per un importo complessivo di 7,4 milioni di euro. Tale importo dovrebbe rientrare nella disponibilità aziendale entro il 1 settembre 2011.

Con riferimento al PON Reti e mobilità 2000/2006, si segnala che l'audit della Commissione Europea sul progetto finanziato del sito di Reggio Calabria si è concluso positivamente, senza nessuna eccezione né correzione finanziaria a carico della Società, come da nota n. 619444 del 22 settembre 2010 ricevuta dalla Commissione Europea.

RICERCA

I nuovi obiettivi imposti dal programma SESAR per far fronte alla crescente domanda di traffico ed all'attuale frammentazione dei servizi per il controllo del traffico aereo, rendono necessaria la messa in opera di complessi programmi in ambito internazionale e corrispondentemente, la pianificazione di ingenti investimenti. In tale ambito, ENAV ha avviato diversi progetti di cui tra quelli di maggior rilievo figurano:

Sesar

Il programma SESAR, il cui scopo è quello di dotare l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente e, con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo, è ormai a regime. 244 progetti su 303 hanno completato con successo la fase iniziale di definizione e sono entrati in fase esecutiva. ENAV è impegnata in 67 progetti in esecuzione di cui 12 con il ruolo di leader. Con ENAV partecipano al programma le società affiliate Techno Sky e Consorzio Sicta e dal mese di luglio 2010 anche il Consorzio LVNL, costituito dal Service Provider olandese LVNL e dal centro di ricerca NLR con il titolo di associato. Dal punto di vista economico, il contributo della compagine ENAV, costituito da risorse umane, tecnologiche ed infrastrutturali, è di circa 71 milioni di Euro cofinanziati dalla Sesar Joint Undertaking per il 50 per cento del contributo stesso.