

Il 30 giugno 2011 è terminato con successo e nei tempi previsti dalla normativa comunitaria il complesso iter di predisposizione ed adozione da parte dello Stato Italiano del primo Piano di *Performance* Nazionale (PPN) che definisce, per i servizi alla navigazione aerea di rotta, un nuovo assetto regolatorio a partire dal 2012. Tale Piano, che andrà a "regolamentare" i prossimi tre anni di vita della Società, è stato predisposto sotto il coordinamento di ENAC ed ha visto il coinvolgimento oltre di ENAV, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Aeronautica Militare.

L'adozione della nuova normativa comunitaria (Reg. EC n. 691 e 1191 del 2010) nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo ha imposto ai Service Provider, a partire dal 2012, un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle *performance* operative ed economiche il cui effetto più rilevante sarà, da un punto di vista economico, l'abbandono del sistema del *full cost recovery*.

Indubbiamente si tratta di una rivoluzione per i *Service Provider* comunitari che dovranno introdurre cambiamenti significativi nelle logiche gestionali sinora adottate, siano esse economiche che operative. Ciò sarà ovviamente valido anche per ENAV. In concreto, l'abbandono del sistema del *full cost recovery* impedirà ai *provider* europei, a partire dal 2012, di trasferire automaticamente sui vettori (e quindi in tariffa) gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici e di traffico prefissati. In particolare la nuova normativa comunitaria attribuisce al *service provider* il rischio connesso alla pianificazione dei volumi di traffico aereo sul proprio paese ed eventuali scostamenti con i valori di consuntivo non potranno più essere recuperati in tariffa ma saranno in gran parte a carico del provider. Da sottolineare come viene attribuita una responsabilità e il relativo rischio senza che i provider possano disporre delle necessarie leve gestionali. Infatti, i livelli di traffico aereo negli spazi aerei nazionali sono difficilmente determinabili ed influenzabili dalle società di controllo del traffico aereo. Esempio emblematico è stato l'effetto sul traffico gestito da ENAV della crisi socio-politica del nord Africa e della chiusura dello spazio aereo libico, che hanno determinato un calo del traffico di circa 8 punti percentuali nel 2011.

Per quanto sopra esposto, si comprende, quindi, come il nuovo quadro normativo comporti per i fornitori di servizi alla navigazione aerea un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale, aggravato dall'attuale congiuntura economica che, pertanto, richiederà ancora una più attenta valutazione delle politiche economiche e tariffarie. Questo perché l'applicazione del nuovo impianto normativo potrebbe

generare potenziali perdite derivanti dalla mancata possibilità di coprire totalmente tutti i costi e i mancati ricavi attraverso le tariffe applicate ai vettori.

Per quanto riguarda più direttamente i contenuti del Piano di *Performance* Nazionale (per approfondimento di veda il relativo paragrafo), ed in particolare per ciò che concerne l'obiettivo di efficienza economica, la Società, così come indicato dalla normativa comunitaria, ha pianificato un processo di razionalizzazione dei costi di rotta che prevede, per il primo periodo di riferimento (2012-2014), un'efficienza media annua di circa il 3%. In tal senso va inquadrato l'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro del personale di ENAV avvenuto nel marzo del 2012, che ha visto da una parte il superamento della tradizionale contrapposizione dei ruoli finalizzata ad una mera logica di scambio negoziale, dall'altra la comune volontà di potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, al fine di mantenere e sviluppare il ruolo di centralità di ENAV nel sistema del trasporto aereo nazionale e rafforzare la sua capacità di penetrazione a livello europeo. Tutto questo con una quantificazione del costo del lavoro pienamente compatibile con i vincoli fissati nel Piano di Performance Nazionale 2012/2014.

ENAV, alla luce di quanto sopra detto ed in coerenza con quanto previsto nel Piano di *Performance* Nazionale, ha quindi avviato un processo di revisione del Piano Industriale con un aggiornamento degli obiettivi e delle linee strategiche.

E' infatti in corso di finalizzazione nel mese di settembre il nuovo Piano Industriale della Società in cui verranno definiti i principali obiettivi, le linee di azione e la pianificazione economica ed operativa dei prossimi anni (2012-2016).

F - La comunicazione societaria

Il 2011 ed i primi mesi del 2012 delle attività di comunicazione aziendale sono stati nuovamente caratterizzati dal costante sforzo rivolto a valorizzare l'Azienda ed il suo personale.

Nel 2011 l'attività delle relazioni esterne si è rivolta a tutti gli ambiti della promozione informativa, compresa l'attività istituzionale di comunicazione e di rappresentanza a Bruxelles. Nei primi mesi del 2012 si è concentrata in particolare sulle iniziative a sostegno dello sviluppo commerciale della Società, sulle relazioni con gli organi d'informazione, sull'editoria esterna e per il personale, sul WEB e sulla controllata Techno Sky. ENAV, infatti, dal 1° febbraio 2012 si occupa anche delle attività di informazione di Techno Sky sia verso l'interno che verso l'esterno (sito web, brochure, eventi, comunicati stampa, ecc).

Uno degli elementi più significativi della comunicazione societaria nel periodo in questione è stato la ideazione del nuovo marchio, che ha portato alla creazione della chiocciola tricolore. Dopo un attento lavoro sulle opportunità e possibilità, la comunicazione ha proceduto al *restyling* del vecchio logo blu, aggiornandolo con i colori della bandiera italiana al fine di trasmettere immediatamente un senso di continuità nella novità, rivendicando l'orgoglio nazionale come un valore aggiunto per un'Azienda che fa della sua natura pubblica un *asset* istituzionale e commerciale.

Passando ai rapporti con la stampa, nonostante il periodo condizionato da forti turbolenze che hanno senza dubbio reso più difficile il lavoro per promuovere l'immagine dell'Azienda, i risultati si mantengono sostanzialmente positivi e la Società risulta ancora una realtà di riferimento nell'ambito dell'ATM europeo, rappresentante di eccellenza tecnologica italiana, con un riconosciuto *skill* dei professionisti che la compongono.

ENAV ha inoltre continuato nella propria azione proattiva e divulgativa nei confronti degli organi di informazione. Al centro dei temi trattati, l'eccellenza dell'Academy in campo internazionale, più volte oggetto di attenzione da parte dei media. Di rilievo appaiono i servizi (anche televisivi) effettuati sui Controllori cinesi e ucraini presso la scuola ENAV di Forlì per un corso di aggiornamento e quelli realizzati su un gruppo di Istruttori e Controllori di volo libici ai quali ENAV ha offerto corsi di formazione. La notizia dell'accordo sottoscritto da ENAV con la Libia rientra nella diffusione più ampia delle nuove politiche di sviluppo commerciale alle quali la Società ha inteso dare risalto.

Per quanto riguarda gli investimenti e le tecnologie, l'Azienda ha lavorato per dare particolare evidenza sulla stampa all'inaugurazione della nuova Torre di controllo di Venezia (evento segnalato anche nella precedente Relazione).

Anche sul piano operativo l'azione proattiva da parte di ENAV ha contribuito, in un momento di forte esposizione mediatica della Società, a trasmettere un messaggio di inalterata sicurezza ed efficienza. Ad esempio, la comunicazione di ENAV è riuscita a dare diffusione alle politiche ambientali di riconfigurazione delle rotte che consentono alle Compagnie Aeree di risparmiare costi di carburante, tempi di volo ed abbattere le emissioni nocive.

Riguardo la comunicazione interna anche nel 2011 sono stati utilizzati i consolidati canali ed in particolare sono stati pubblicati altri 10 numeri dell'*house-organ* "Cleared" che, contenendo articoli ed interviste di interesse per tutti gli attori del trasporto aereo, è stata inviata non solo al personale interno, ma anche ad una mailing list di qualificati *stakeholder*.

A partire dall'autunno 2011, sono state inoltre programmate *convention* interne al fine di effettuare incontri tra il Vertice e la Dirigenza e tra il Vertice ed i Quadri aziendali.

In ambito commerciale, è stato lanciato nel novembre del 2011 il nuovo sito "www.enavservices.com", inserendo inoltre l'offerta commerciale ENAV Services all'interno di uno dei maggiori portali mondiali di settore: "Airport Technology" (www.airport-technology.com).

Nell'ottica di rappresentare le attività del Gruppo ENAV, Techno Sky compresa, ad un pubblico internazionale di settore, la Società ha partecipato alle edizioni dell'ATC Global 2011 e 2012 (la più importante manifestazione relativa ai servizi ed industrie nel contesto ATM) con spazi espositivi altamente tecnologici e di forte impatto visivo. In tale contesto, attraverso una strategia di comunicazione coordinata (video, internet e applicazione su I-Pad) è stata presentata la nuova offerta commerciale del Gruppo, nonché i progetti e le attività internazionali in cui ENAV è coinvolta (SESAR, BLUE MED, A6, ecc).

Per quanto concerne la gestione della comunicazione *online*, il portale istituzionale www.enav.it ha continuato a rappresentare uno strumento di importanza rilevante nel rapporto con il grande pubblico, sia a livello nazionale che internazionale. E' da sottolineare il trend altamente positivo del canale ENAV su "YouTube" (strumento gratuito e autogestito dalla Società) che ha registrato a maggio 2012 oltre 72.000 visualizzazioni dei 160 video presenti, posizionandosi ai primi posti tra le aziende italiane che hanno implementato tale sistema.

Per quel che riguarda il Parlamento e il Consiglio Europeo l'ufficio di Bruxelles ha ulteriormente incrementato il lavoro nell'attività di monitoraggio dei processi legislativi europei e nell'attività di relazione con le Istituzioni europee, con le rappresentanze permanenti presso l'Unione Europea e la NATO e con i rappresentanti di industria, associazioni di categoria e sindacati europei.

G - Le recenti vicende giudiziarie

Come è noto gli ultimi mesi del 2010 hanno visto svilupparsi e divenire pubblica un'inchiesta giudiziaria coinvolgente i vertici aziendali di ENAV (in particolare Presidente ed Amministratore Delegato) per una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture commissionati 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".

A novembre 2011, sono stati eseguiti i decreti di perquisizione e sequestro nei confronti di alcuni dirigenti ed ex dirigenti indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. ovvero di cui all'art. 378 c.p. ed è stata applicata una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nella commissione del reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, Legge n. 194/1975 e all'art. 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

Successivamente, nel dicembre 2011 e nel corso dei primi mesi del 2012 è stata sottoposta a sequestro altra documentazione aziendale riguardante procedure di approvvigionamento, con specifico riferimento ai rapporti contrattuali intercorsi con fornitori coinvolti nell'inchiesta.

Nel corso del 2011 e dei primi mesi del 2012, la Società ha proseguito ed intensificato le verifiche interne, anche mediante il coinvolgimento della Funzione *Audit* e di altre strutture aziendali, con finalità di verifica del rispetto delle procedure e dei protocolli interni, e della regolarità per quanto attiene le attività di approvvigionamento e di esecuzione contrattuale. In proposito, sono state riscontrate alcune anomalie per le quali la Società sta tuttora svolgendo approfondimenti anche al fine di intraprendere tutte le più opportune iniziative a tutela dei propri interessi.

Come già riferito nella precedente relazione, si ritiene che le accennate vicende giudiziarie non sembrano attenere all'azione complessiva della Società per il

raggiungimento dei suoi fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli nel nostro Paese.

In ogni caso, sono proseguite le attività del Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo e del Collegio Sindacale volte ad acquisire il maggior numero possibile di informazioni sulle vicende di cui 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 e di dirigenti della Società.

Sarà cura della Corte di riferire nella prossima relazione sull'evoluzione delle vicende citate e 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.

- 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.

L'attività di gestione della sicurezza, come già rilevato nelle precedenti relazioni, è infatti quella parte della fornitura di servizi della Navigazione Aerea che garantisce l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti alla sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo. La *safety* rappresenta dunque una irrinunciabile priorità per tutti i servizi erogati da ENAV agli utenti. In questo ambito, l'impegno della Società nel corso degli ultimi anni si è focalizzato sul continuo e costante miglioramento dei livelli di prestazione relativi alla *safety* e nella elaborazione, attuazione, sviluppo e miglioramento di appropriate strategie, sistemi di gestione e relativi processi in modo da assicurare che tutti i servizi forniti raggiungano il massimo livello di prestazioni e siano conformi agli standard nazionali, europei ed internazionali.

L'attività di gestione della *safety* per l'anno 2011 deve essere inquadrata in un contesto associato ad eventi a carattere sia nazionale che internazionale che hanno inevitabilmente influenzato le *performance* della Società. Gli indicatori di *safety* del 2011, e con essi i parametri di valutazione prestazionale della sicurezza operativa fornita da ENAV, devono essere quindi contestualizzati per una loro completa comprensione.

Il sistema nazionale di navigazione aerea, dove ENAV fornisce i suoi servizi, ha risentito degli effetti di significativi eventi "regionali" che hanno comunque costituito una turbativa diretta alla stabilità dell'ambiente operativo, quali gli avvenimenti della cosiddetta "primavera araba" (es. chiusura dello spazio aereo libico), con l'aumento notevole del traffico militare operativo (OAT) ed una prolungata interdizione al traffico commerciale di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, oltre alle crescenti

pressioni finanziarie derivanti dalle conseguenze della crisi economica generale che hanno avuto risvolti diretti anche per le operazioni ATM (es. Grecia).

All'interno del sistema nazionale la modifica dei modelli di business dei vettori, soprattutto quelli *low cost* che in Italia sviluppano il 40% del totale delle operazioni, ha portato a significativi cambiamenti nel tradizionale schema di rotte del traffico.

Ad oggi la matrice dei collegamenti nazionali mostra una complessa rete di collegamenti operati da compagnie straniere *low cost* che, grazie agli accordi con le società di gestione degli aeroporti e con gli enti locali, hanno inserito questi scali nel proprio *network*. In questo contesto, la lettura della matrice dei collegamenti europei mostra una rete di rotte aree meno strutturata del passato che sposta le direttrici di traffico verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate generando un notevole aumento nella complessità del traffico aereo ed una contemporanea concentrazione della domanda in alcune fasce orarie.

A tal fine ENAV nel corso del 2011 ha operato attivamente per:

- l'ulteriore sviluppo e la diffusione, attraverso la definizione di un *ad-hoc Action Plan*, di una cultura aziendale che riconosca l'importanza e il valore di una efficace gestione della *Safety* e che consideri la stessa *safety* quale elemento fondamentale in ogni attività aziendale;
- la costante valutazione, il monitoraggio e la mitigazione dei rischi per la *safety* associati alla fornitura dei propri servizi per quanto possibile e praticabile;
- l'assicurazione che i sistemi tecnologici ed i servizi esterni utilizzati per la fornitura dei propri servizi siano conformi agli standard previsti e non introducano rischi inaccettabili per la *safety*;
- lo sviluppo ed il miglioramento continuativo dei processi e delle *performance* di *safety*, fermo restando la conformità agli standard previsti;
- l'assicurazione che tutto il personale coinvolto sia oggetto di una appropriata informazione e formazione sulla *safety* e che sia chiamato a svolgere compiti adeguati alle proprie competenze;
- la misurazione continua delle *performance* della *safety* relativamente agli obiettivi definiti e relativi target;
- la conduzione di *audit* sui processi del Sistema di Gestione della *safety* assicurando l'attuazione di ogni conseguente azione che sia ritenuta idonea a realizzare condizioni di miglioramento.

Nello specifico, sulla base dei dati di *safety* 2011, si evince un generale miglioramento delle attività di segnalazione collegate al Sistema di Gestione della *safety* di ENAV e, facendo riferimento ai dati del *SRC Annual Safety Report 2011* di

EUROCONTROL, è possibile evidenziare l'ottima prestazione del sistema di *reporting* della Società anche rispetto alla tendenza a livello europeo (media del numero di inconvenienti segnalati per milione di ore di volo nell'area ECAC):

A tal proposito, nel rapporto informativo sulle attività del 2011, anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) ha riconosciuto come il maggiore impegno e flusso d'informazioni utili al miglioramento della sicurezza della navigazione aerea provenga proprio da ENAV.

Nel corso del 2011 è risultato ancora in discesa il numero degli inconvenienti che hanno visto un contributo ATM e questa *performance* positiva è risultata ancora più evidente nella gestione del traffico aeroportuale. In questo contesto, vale la pena segnalare il proseguire della tendenza alla diminuzione delle cosiddette *Runway Incursions* sulle quali ENAV ha speso molte risorse sia economiche che in termini di contributo alla diffusione di conoscenza e dell'esperienza acquisita all'interno dei cosiddetti LRST (*Local Runway Safety Team*) aeroportuali.

In generale, la valutazione dei vari indicatori relativi alle prestazioni di safety per il 2011 colloca ENAV fra i migliori fornitori europei dei Servizi della Navigazione Aerea con gli indicatori di *performance* della safety che rientrano anche ampiamente entro gli obiettivi nazionali fissati dal Governo soprattutto per gli eventi cosiddetti di classe "A" (quelli più gravi).

- La qualità dei servizi di navigazione aerea

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati¹.

- Capacità ATC

Il numero dei voli IFR/GAT assistiti nell'anno 2011, negli spazi aerei nazionali e internazionali ove i Servizi del Traffico Aereo sono erogati da ENAV e nelle zone di controllo (CTR) ove il traffico aereo civile opera sotto la responsabilità dell'Aeronautica Militare, è stato pari a 1.600.637, con un incremento del 0,39% rispetto allo stesso dato del 2010 (1.594.405 voli).

¹ I dati riferiti ai voli assistiti e ai ritardi ATFM sono di fonte EUROCONTROL – DNM (Directorate Network Manager) già CFMU, le elaborazioni sono a cura di ENAV/AOP/PATM.

Rispetto all'anno precedente, nel 2011, differenti e gravi criticità - dalla ripercussioni dovute alla c.d. "primavera araba", all'imposizione di una "No Fly Zone" sullo spazio aereo libico, fino alla grave crisi dell'area Euro - hanno determinato una flessione rispetto all'attesa crescita del numero dei voli. Di fatto², si è tornati ai valori che avevano caratterizzato le flessioni di traffico degli anni 2008 e 2009.

Ciò evidenziato, si deve segnalare che - al netto di fenomeni contingenti ed esogeni rispetto alla capacità di gestione dell'infrastruttura ATM - nel lungo periodo, 2001-2011, la variazione del traffico IFR/GAT che ENAV ha assistito (rispetto all'anno base 2001), registra valori complessivamente positivi: +18,28% 2011 vs. 2001, con un incremento medio annuo pari allo 1,8%.

La crisi del settore resta comunque evidente ed, infatti, il picco massimo di traffico giornaliero, registrato il 30 agosto del 2008 con 6.160 voli assistiti, rimane ancora un valore lontano dall'essere raggiunto.

- **Puntualità dei voli e continuità dei servizi**

Per quanto concerne la qualità del servizio (espressa in termini di puntualità e di continuità dello stesso), i dati della *performance* ottenuta nel corso del 2011 confermano l'ottima gestione di ENAV. Considerando sia la componente di rotta che di aeroporto, in relazione ai 1.600.637 voli assistiti, il 99,96% non ha subito ritardi ATFM direttamente causati dal "Sistema Italia".

Complessivamente, i voli ritardati nel 2011 sono stati 6.123 (erano 8.401 nel 2010), con un totale di 174.167 minuti di ritardo (erano 222.181 minuti nel 2010) ed un valore di ritardo medio per volo assistito pari a 0,109 minuti/volo (era 0,139 minuti/volo nel 2010).

Per la specifica componente dei voli in rotta, soggetta a obiettivo prestazionale definito nel Piano di *Performance* Nazionale, nel 2011 si deve rilevare che degli oltre 1,6 milioni di voli IFR/GAT assistiti, solo lo 0,07% (1.118 voli) ha subito ritardi ATFM attribuibili all'Italia, di questi solo lo 0,05% per *ATFM reason* attribuibili direttamente ad ENAV (859 voli).

La percentuale dei voli in rotta ritardati per cause direttamente attribuibili ad ENAV risulta quindi molto bassa ed è consolidata nel tempo. Infatti, dallo 0,84% del

² Il flebile incremento percentuale (+0,4%) registrato, nel 2011 rispetto al 2010, nel numero dei voli IFR/GAT assistiti è dovuto alla estemporanea e contingente riduzione dei voli registratasi ad aprile del 2010 in corrispondenza dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull.

2007 si è ridotta ed è passata nel 2011 allo 0,05% (1.118 voli ritardati in rotta nel 2011 contro i 16.929 del 2007).

Con questa *performance* operativa ENAV conferma di essere (come nel 2010) il più efficiente tra i principali *service provider* europei, infatti, secondo i dati pubblicati da EUROCONTROL, tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSN – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna), ENAV presenta la migliore prestazione relativamente al ritardo medio per ogni volo controllato in rotta.

-L'efficienza dei voli

Nel corso del 2011 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 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.

ENAV anche nel 2011 ha realizzato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan*, una raccolta delle azioni programmate in un arco temporale triennale, monitorato e rendicontato annualmente.

La progressiva e cumulativa implementazione delle azioni definite negli anni, prevede:

- la rivisitazione del sistema aeroviario nazionale (rotte più dirette e più brevi utilizzabili già in fase di pianificazione del volo);
- la riduzione dei vincoli alla pianificazione verticale (possibilità di mantenere profili di volo ottimali il più a lungo possibile);
- lo sviluppo di rotte di decollo e di avvicinamento da/per gli aeroporti più efficienti (con discese e salite il più possibile continue);
- l'ottimizzazione nella gestione dei velivoli al suolo (tempi di rullaggio più contenuti).

Tutto ciò ha portato a risultati che, nel 2011, hanno permesso di realizzare potenziali risparmi alle compagnie aeree per circa 9.265.000 Km, 42.500.000 Kg di carburante e 134.000.000 Kg di CO₂.

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 *capacity*, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.).

Queste azioni, essendo direttamente correlate al consumo di carburante e alle relative emissioni nocive, oltre a realizzare misure atte a ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo, realizzano risultati particolarmente importanti anche rispetto ai costi che le compagnie aeree devono sostenere ed infatti, per il 2011, il risparmio di carburante che il *Flight Efficiency Plan* di ENAV sottintende è, stato valutato complessivamente in non meno di 30 milioni di Euro.

Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea.- Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2012

Sulla base dei dati disponibili³ fino ad oggi, in Italia nel primo quadrimestre del 2012, l'andamento dei voli IFR/GAT assistiti è negativo.

Il perdurare della crisi socio-politica del nord Africa e l'acuirsi della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, sta determinando una revisione al ribasso delle stime di traffico gestito dalla Società nel 2012.

Rispetto alle previsioni di Statfor (dicembre 2011) che accreditavano l'Italia, già nel 2012, di un +1,5% di voli, nonostante sia terminato il divieto di sorvolo dello

³ Reportistica basata sui dati Eurocontrol – DNM elaborata dall'Area Operativa/Prestazioni ATM

spazio aereo libico, la revisione emessa dallo stesso istituto di Eurocontrol lo scorso mese di febbraio, ipotizza una riduzione dei voli (-1,3%) che appare in linea con gli attuali dati comunicati da ENAV.

In questo contesto si può solo evidenziare l'assoluta assenza di ritardi ATFM: nei primi quattro mesi del 2012, infatti, il ritardo medio per volo assistito in rotta è stato pari a 0 (zero) minuti/volo. Pur rilevando che i ritardi ATFM si producono durante i periodi di picco e, di conseguenza, durante la stagione estiva, è plausibile ritenere che l'obiettivo definito nel Piano di *Performance* Nazionale dell'Italia per l'*En-Route Capacity Target* sarà conseguito.

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

In linea con l'evoluzione della normativa internazionale, ed in particolare con le previsioni degli annessi tecnici alla Convenzione di Chicago, anche la *security* ha costituito oggetto di attenta riflessione e di appropriata considerazione, quale pre-requisito fondamentale dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea.

In attuazione delle previsioni della stringente normativa europea, in particolare dei Regolamenti n. 1035/2011 e n. 73/2010, ENAV ha promosso un processo di revisione dell'organizzazione interna, puntando all'efficienza dei sistemi ed alla salvaguardia dell'integrità del personale, dei dati, dell'informazione e dei sistemi, essenziali a garantire la sicura fornitura dei servizi di competenza, stabilizzando, sia in chiave di investimenti, che di allineamento di processo, le linee strategiche d'indirizzo della regolazione europea e nazionale.

Particolarmente significativo, per il valore operativo, è risultato il conseguimento della certificazione ISO 27001:2005 relativo al sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, come richiesto dal citato Reg. CE 73/2010.

Con questo obiettivo, in corso di ulteriore affinamento, ENAV mira a rendere oggettivi e misurabili i processi di garanzia e di protezione del patrimonio dei dati informativi, in considerazione della loro criticità per la continuità di servizio.

L'iniziativa è stata, inoltre, accompagnata da un processo di formazione generale per il personale e da corsi di addestramento specialistico per i dipendenti dedicati alla *security* operativa, che si traducono, in concreto, nella necessaria attenzione al fattore umano quale necessario momento di evoluzione culturale di un'organizzazione complessa.

In questo senso, l'entrata in esercizio dei *Security Operation Centers*; i forti nessi di interscambio informativo con le Amministrazioni di Pubblica Sicurezza, Difesa e Presidenza del Consiglio dei Ministri – tra i quali spicca l'attività svolta in attuazione della Convenzione ENAV - Dipartimento della Pubblica Sicurezza sottoscritta a valle del riconoscimento della società quale "Infrastruttura Critica Informatizzata" a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministro dell'Interno 9 aprile 2008, attuativo del Decreto Legge 27 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale e convertito, con modificazioni, dalla L. 155/2005; e il consolidamento di misure gestionali nell'ambito dell'implementazione della rete E-NET, dimostrano la consapevolezza dell'Azienda verso il tema. Sensibilità che, oltre ad essere un requisito richiesto dalla regolamentazione europea, si inserisce in maniera esplicita in un percorso di eccellenza che ENAV ha inteso declinare nel panorama europeo ed internazionale.

E' proseguita, parallelamente, l'attività di irrobustimento delle infrastrutture fisiche, con uno sforzo rilevante per orientare gli investimenti verso logiche di salvaguardia del valore funzionale, della protezione del personale e del mantenimento della capacità. Questa azione ha comportato, inoltre, una ponderata valutazione del ritorno degli investimenti nella logica della riduzione della spesa corrente per servizi di presidio, sfruttando le opportunità dell'evoluzione tecnologica ed incrementando il livello qualitativo del sistema di protezione aziendale, che vedrà il pieno soddisfacimento con il completamento della rete E-NET.

Sul versante internazionale, si segnala il successo ottenuto dalla Società nell'aggiudicazione di due rilevanti finanziamenti europei nell'ambito del Programma FP7, dedicati, nello specifico, alla *governance* dei processi di security ed al ruolo dei *Security Operation Centers* nella protezione delle infrastrutture critiche.

3. La salute e la sicurezza sul luogo del lavoro

L'articolazione territoriale nella gestione della sicurezza del lavoro in Azienda ha permesso di supportare efficacemente i Delegati di Funzioni del datore di lavoro, consentendo una periodica attività di monitoraggio dell'applicazione degli adempimenti legislativi e delle misure di prevenzione e protezione adottate, definendo gli interventi necessari per la gestione delle eventuali non conformità rilevate.

E' continuata l'attività formativa e informativa svolta dal Servizio di prevenzione e protezione in relazione all'aggiornamento degli addetti alla gestione delle emergenze e

ai rischi specifici; i corsi antincendio sono stati tenuti dai Vigili del Fuoco, quelli di primo soccorso dai Medici Competenti e, in collaborazione con la Funzione Academy, è stato gestito il corso base per i lavoratori in modalità *e-learning*.

E' proseguita la campagna di monitoraggio ambientale degli agenti fisici (ad esempio, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, rumore, qualità dell'aria, illuminamento, radon, ecc.) che possono influire sulla salute, la sicurezza e il comfort dei lavoratori.

Nel 2011 sono state attivate le procedure per l'adeguamento nei confronti del nuovo Regolamento di semplificazione di prevenzione incendi (DPR 151/2011).

B) LA NORMATIVA COMUNITARIA E I PIANI DI PERFORMANCE

Il processo di evoluzione della normativa in materia di prestazioni si è arricchito, nel corso del 2010 e del 2011, di un nuovo sistema di norme che ha di fatto previsto ed imposto agli Stati ed ai fornitori di servizi alla navigazione aerea l'introduzione, a partire dall'1 gennaio 2012, di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle *performance* operative ed economiche.

L'effetto più rilevante di tale nuovo scenario è la fine del meccanismo cosiddetto del "*full cost recovery*", con l'introduzione di una componente di rischio gestionale legata sia al traffico che ai costi, come si approfondirà di seguito.

-La normativa in materia di performance

Il pacchetto normativo in materia di *performance* dei gestori del traffico aereo comunitari si compone di diversi provvedimenti tra loro strettamente correlati.

Il primo Regolamento (Reg. n. 691/2010), istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, ed è stato pubblicato il 29 luglio 2010. La norma introduce l'innovazione dei "Piani di *Performance*" quale strumento per il controllo delle prestazioni a livello comunitario e nazionale, disciplinandone nel contempo la definizione, il monitoraggio e le modalità di revisione.

A tale regolamento ha fatto seguito il Regolamento n. 1191/2010 modifica il "*Charging Regulation*" (Reg. n. 1794/2006) che, invece, disciplina da un punto di vista tecnico l'applicazione dello schema di *performance* sulle tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea. Tale Regolamento è stato pubblicato il 16 Dicembre 2010.

In applicazione di quanto previsto dalla norma comunitaria, 21 Febbraio 2011, la Commissione Europea ha pubblicato la Decisione n. 121 che stabilisce gli obiettivi di *performance* comunitari per il primo periodo di riferimento.

Infine, con il Regolamento n. 677 del 7 Luglio 2011, la Commissione Europea ha disciplinato norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni di rete della gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management, ATM*) "volte a permettere l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurare che gli utenti dello stesso possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea" (art.1).

La normativa comunitaria individua, per le quattro aree "chiave" di *performance* (*Key Performance Area*) e cioè sicurezza, capacità, ambiente ed efficienza economica, uno (o più) indicatori chiave (*Key Performance Indicator*) sia a livello comunitario che a livello nazionale (e/o di FAB) a cui i *provider* dovranno attenersi e sulla base dei quali saranno misurate le prestazioni.