

del 6,3% e Spagna del 5,3%, di segno opposto invece è stata la performance in Italia, -2,9%, con un risultato che durante la stagione estiva ha evidenziato addirittura una perdita in termini di unità di servizio di circa il 4%.

A concorrere ad un risultato sostanzialmente negativo per la domanda di traffico aereo in Italia non meno importante è stato l'acutizzarsi degli effetti della sfavorevole congiuntura economica ed il trend in continua crescita del costo del petrolio, soprattutto nella fase finale dell'anno.

Così come avvenuto nel corso del 2009, i primi segnali di un avverso trend economico si sono manifestati nei mercati finanziari dove, le note e recenti pressioni finanziarie sul debito pubblico del nostro paese, hanno determinato tassi di interesse che nell'ultimo periodo del 2011 hanno sfiorato il 7,4% per i BTP a 10 anni. La negativa congiuntura ha successivamente e conseguentemente aggredito in maniera determinante l'economia reale, con inevitabili ripercussioni sul valore complessivo dei beni e servizi, non risparmiando, evidentemente, neanche il settore del trasporto aereo. Sintomatici sono i valori degli indicatori macro-economici in Italia osservati nel corso del 2011: il dato relativo al prodotto interno lordo ha chiuso il quarto trimestre del 2011 con un valore del -0,5% rispetto allo stesso periodo del precedente anno; la produzione industriale nel mese di Dicembre 2011 ha fatto registrare un -1,7% rispetto al Dicembre del 2010; da ultimo importante appare il dato afferibile alle vendite al dettaglio che, sempre nel mese di dicembre ha evidenziato un -3,7% rispetto allo stesso mese del precedente anno. Significativo appare il confronto con gli altri partner europei dove il prodotto interno lordo ha registrato a fine 2011 un dato in controtendenza rispetto a quanto rilevato in Italia, con punte del +2% in Germania e del +1,4% in Francia.

Tutto ciò, insieme agli effetti della crisi socio-politica di alcuni paesi nord-africani, ha di fatto caratterizzato in modo sostanziale il trend della domanda di traffico nazionale nel corso del 2011.

Non meno importante in questa fase calante del traffico aereo è stato il crescente costo del petrolio che ha caratterizzato l'anno 2011; secondo alcuni studi di settore, è proprio il rincaro del carburante la ragione più consistente della fase contrattile della domanda di traffico aereo. In particolare, l'aumento del prezzo del petrolio causa forti pressioni nei bilanci delle grandi linee aeree, come infatti si evince da tali studi, per ogni dollaro di aumento le compagnie si vedono costrette a costi aggiuntivi medio annui per 1,6 miliardi di Euro.

In uno scenario di per sé così difficile e complesso, la Società, già soggetta alle continue sollecitazioni dovute al contesto particolarmente avverso in cui ha operato, ha dovuto focalizzare le proprie forze e il proprio impegno non solo nel mantenimento degli attuali elevati standard qualitativi del servizio reso ai vettori, ma anche nelle attività preparatorie per affrontare i sostanziali cambiamenti che, a partire dal primo gennaio 2012, sono introdotti dalle nuove normative, comunitarie e nazionali.

Per quanto concerne, infatti, l'adozione del nuovo pacchetto normativo comunitario nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, Enav è stata impegnata nel corso dell'anno a fornire il proprio contributo tecnico e di esperienza nei vari consessi nazionali ed internazionali 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.

In particolare, a partire dal 1° gennaio 2012, il nuovo quadro normativo comunitario prevede l'introduzione di un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo.

La novità rilevante della norma è che gli obiettivi nazionali di performance, siano essi di efficienza economica che di capacità, dovranno essere diretta declinazione degli obiettivi comunitari e sviluppati

all'interno di un Piano Nazionale di Performance che, una volta approvato, diventa di fatto cogente per tutti gli attori coinvolti.

In particolare, per quanto riguarda il Piano Italiano di Performance per il periodo 2012-2014 che si applica alle operazioni di rotta, la Società nel corso del 2011 è stata parte attiva nella fase della sua redazione ed ha visto il management aziendale particolarmente coinvolto ed impegnato nel processo di individuazione dei livelli economici ed operativi sui quali la Società sarà soggetta a valutazione da parte degli organismi tecnici comunitari.

Sempre a partire dal 2012, con la Legge di Stabilità approvata a novembre, sono state anche introdotte importanti modifiche all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato, che in sostanza determineranno a partire dalla metà del 2012 la quasi totale eliminazione dei contributi, da parte dello Stato, ai costi sostenuti dalla Società sugli aeroporti (costi di terminale).

Anche in questo caso, Enav è stata parte attiva, insieme alle istituzioni nazionali di riferimento, nella fase interpretativa e valutativa degli effetti economici sulla tariffa correlati ai provvedimenti introdotti dalla Legge.

Nonostante questi scenari di forte cambiamento e di generale difficoltà, i "numeri" della qualità del servizio erogato da Enav continuano nel loro andamento positivo e confermano l'eccellenza della Società; il ritardo registrato a fine anno confermano che Enav è uno dei più efficienti provider in Europa, con un ritardo medio per volo registrato nel 2011 pari a 0,013 minuti. Tale risultato è di assoluto prestigio soprattutto se comparato alla performance ottenuta dagli altri partner europei.

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), importante è stata nel corso dell'anno anche 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. Attività che dovrebbe concludersi con la nascita del FAB del Mediterraneo nel corso del 2012.

Andamento economico

Se il consuntivo 2010 ha mostrato un risultato che, confrontato con i precedenti anni, consentiva alla Società di riportare un trend dei ricavi in sostanziale crescita, la chiusura dello spazio aereo libico, insieme agli effetti negativi correlati alla fase recessiva dell'economia nazionale ed internazionale, hanno di fatto influenzato in maniera determinata l'andamento economico nel 2011.

In particolare, osservando i dati a fine 2011, si nota che a risentire maggiormente di tale scenario è stata la componente di fatturato correlata al traffico di Rotta, sfavorita soprattutto dal sostanziale decremento delle unità di servizio del traffico di sorvolo. Infatti, la performance relativa al traffico cosiddetto overflight ha registrato a fine anno una flessione delle unità di servizio paganti del 12,3% rispetto al precedente anno.

Tale tipologia di traffico, che rappresenta per Enav circa un terzo delle unità di servizio complessive di Rotta ed è quindi la componente di traffico più remunerativa per la Società, evidenzia che il rilevante decremento del fatturato è strettamente correlato alla minor distanza media percorsa dagli aeromobili sullo spazio aereo nazionale.

Sui cieli italiani infatti si è assistito, nel corso del 2011, ad un consolidamento delle direttrici di sorvolo di natura europea (corta-media distanza), a fronte invece di un forte decremento dei flussi di traffico da e per il continente africano (media-lunga distanza). In sintesi, a fronte di un sostanziale calo dei collegamenti sulla direttrice "nord-sud", si sono registrati aumenti nei collegamenti sulla direttrice "est-ovest". Tale "effetto sostituzione" ha ridotto la distanza media percorsa dagli aeromobili sullo spazio aereo italiano, giustificando pertanto il marcato trend negativo delle unità di servizio e quindi la riduzione dei ricavi.

E' da sottolineare che i minori ricavi registrati nel corso dell'anno, ancora per il 2011, saranno assorbiti dal meccanismo del Balance il quale, grazie al cost recovery, consentirà alla Società di richiedere al mercato, attraverso le tariffe, la differenza tra quanto pianificato e quanto effettivamente registrato a fine anno.

Valutando tuttavia il trend dei ricavi di consuntivo (Rotta + Terminale) conseguiti a fine 2011, si assiste ad un duplice effetto: se rispetto alle stime effettuate nel budget di inizio anno, determinate sulla base delle previsioni di traffico pubblicate dagli organismi tecnici di Eurocontrol, il minor ricavo da unità di servizio nel 2011 è risultato di oltre 55 milioni di Euro, ben diverso appare il confronto con quanto registrato nel precedente anno. In tal caso, grazie al positivo effetto legato alla maggiore tariffa applicata nel 2011 e al buon risultato in termini di unità di servizio registrato per il terminale, il dato di consuntivo del 2011 mostra addirittura un incremento di circa 3,3 milioni di Euro rispetto al dato di budget.

Alla luce della sostanziale flessione del traffico di rotta, la Società è stata chiamata nel corso dell'anno ad una attenta rivalutazione delle politiche poste alla base della gestione economica con l'obiettivo di mitigare i riflessi negativi di tale scenario sul risultato dell'anno.

Tale approccio ha consentito di conseguire a fine 2011 una riduzione dei costi (operativi e del personale) pari ad un 2% in termini reali rispetto a quanto preventivato nel budget, nonostante la nota rigidità strutturale dei costi, non certamente flessibile a tale punto da poter essere repentinamente adeguata alla forte variabilità della domanda di traffico che si sta invece registrando in questi ultimi anni. A solo titolo di esempio si ricorda che l'iter formativo di un nuovo controllore di volo è di circa 2,5 anni. Inoltre la tipologia e la destinazione di alcune componenti di spesa risultano difficilmente comprimibili in quanto strettamente correlate alla sicurezza dei voli e ai livelli di servizio, parametri rispetto ai quali Enav si posiziona, come sopra riportato, tra i primi service provider in Europa.

Gli indicatori di sicurezza e di qualità

Safety

Gli indicatori di safety del 2011, e con essi i parametri di valutazione prestazionale della sicurezza operativa fornita da Enav, devono essere contestualizzati per una loro completa comprensione.

In particolare, il sistema nazionale di navigazione aerea dove l'Enav fornisce i suoi servizi ha risentito, come precedentemente riportato, degli effetti di significativi eventi "regionali" che hanno 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 OAT (traffico aereo operativo) ed una prolungata interdizione al traffico commerciale di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, e le 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 invece 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.

La matrice dei collegamenti nazionali (la mappa dei voli sui cieli italiani) conferma che il nostro Paese è ben lontano dal modello hub & spoke (il sistema a raggi che collega una serie di aeroporti periferici ad un aeroporto centrale, l'hub appunto), concentrato sui due epicentri di Roma e Milano. Al contrario, i servizi nazionali danno vita ad una vera e propria ragnatela 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.

La lettura della matrice dei collegamenti europei mostra come nessuno dei 40 aeroporti nazionali sia privo di collegamenti con altri scali europei. Le più recenti novità sono il collegamento tra Italia e Serbia (3 voli settimanali da Roma Fiumicino a Belgrado), le nuove tratte da Milano a Poznan, da Roma a Brno in Repubblica Ceca e da Bari a Bucarest. Inoltre, è ora possibile volare anche a Vilnius, capitale della Lituania, e a Tirgu Mures in Romania, partendo da Orio al Serio e da Roma e, solo per Tirgu Mures, anche da Forlì.

Alcune rotte, finora inimmaginabili, seguono le nuove tendenze della mobilità in Europa e nel Mediterraneo, assecondando spesso i flussi commerciali, oltre che la tradizionale vocazione turistica. In conclusione, il controllo del traffico aereo si deve confrontare con una circolazione del traffico meno strutturata del passato (processo di de-hubbing di Malpensa), quale quella delle relazioni punto-punto, che sposta le direttrici di traffico verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate, moltiplica la possibilità di "incroci" delle rotte e tende a concentrare le frequenze dando luogo ad autentici carichi di picco che moltiplicano istantaneamente la complessità della gestione del traffico aereo.

Pur nel complesso, e non sempre favorevole, scenario fin qui esposto, i "numeri" della safety di Enav hanno comunque tenuto il loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave di segnalazione dell'ESARR 2: separazioni in volo, incursioni di pista e capacità di fornire un servizio ATM/CNS sicuro.

Le segnalazioni totali di inconvenienti alla sicurezza operativa sono state 2.529, in diminuzione rispetto al dato del 2010 che si attestava a 3.542. Le segnalazioni a contributo ATM sono state 175 (129 nel 2010) tra le quali 42 con carattere di significatività della riduzione della separazione.

Nel 2011 sono stati segnalati 3 casi di Runway Incursion (2 nel 2010) a contributo ATM, mentre la capacità di fornire un servizio sicuro è stata garantita con una riduzione marcata degli eventi di fornitura del servizio in modalità di contingency che si sono attestati a 9 eventi (21 nel 2009 e 8 nel 2010).

| Anno | Segnalazioni | Eventi contributo ATM | Eventi significativi (FN50-FN75) | RWY INC | ATM Specific |
|------|--------------|-----------------------|----------------------------------|---------|--------------|
| 2011 | 2.529 | 175 | 42 | 3 | 9 |
| 2010 | 3.542 | 129 | 29 | 2 | 8 |
| 2009 | 2.817 | 123 | 36 | 4 | 21 |

I target prefissati per gli eventi di classe "A" sono così definiti: 0,50 eventi per 100.000 voli nel 2010 e 0,49 per 100.000 voli nel 2011. Il confronto con i valori misurati è mostrato nella tabella seguente:

| Anno | Valore medio annuale "A" | Target "A" |
|------|--------------------------|------------|
| 2011 | 0,28 | 0,49 |
| 2010 | 0,00 | 0,50 |

Per gli eventi "B" i target sono fissati su 1,50 eventi per 100.000 voli nel 2010 e 1,45 per 100.000 voli nel 2011. Nella tabella che segue sono mostrati i valori misurati:

| Anno | Valore medio annuale "B" | Target "B" |
|------|--------------------------|------------|
| 2011 | 2,06 | 1,45 |
| 2010 | 1,76 | 1,50 |

Per completezza viene di seguito riportato il dato relativo agli eventi nei quali non si è riusciti ad assicurare una separazione effettiva superiore al 50% di quella applicabile (FN50), rapportati a 100.000 voli, per il periodo 2008-2011:

| Anno | Valore medio annuale "B" |
|------|--------------------------|
| 2011 | 0,89 |
| 2010 | 0,28 |
| 2009 | 0,85 |
| 2008 | 1,30 |

Questo andamento della performance di sicurezza operativa rappresenta il 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.

Proprio in relazione al coinvolgimento del personale, deve essere segnalato che Enav, prima tra i 6 maggiori Service 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.

Nell'ottica della prosecuzione di tale attività è stato predisposto un Action Plan, attualmente in fase di revisione, contenente più di 70 azioni di miglioramento trasversali a tutte le Funzioni Aziendali.

In questo contesto è anche utile notare che si è provveduto a far inserire nel syllabus della formazione dei controllori ab-initio un modulo di Safety e a formare 86 Risk Assessor (di cui 21 dell'Aeronautica Militare) al fine di garantire sempre più la corretta applicazione dei principi della Safety.

Qualità

Per quanto riguarda l'andamento del principale indicatore della qualità della gestione del traffico aereo, la performance del 2011 ha confermato i livelli d'eccellenza raggiunti da Enav.

In un contesto già orientato al Performance Scheme europeo, entrato in vigore ad inizio 2012, l'indicatore assunto dalla Commissione Europea quale indice della capacità gestionale dello spazio aereo (Capacity Key Performance Indicator), ed espresso in termini di "ritardo ATFM medio per volo in rotta" si è attestato, nel 2011, a 0,013 minuti per volo assistito. Il risultato raggiunto è di assoluto prestigio tanto più considerato che lo stesso indicatore espresso a livello europeo, è stato pari a 1,14 minuti per volo assistito.

L'efficienza operativa di Enav è stata riconosciuta dalle principali Compagnie Aeree che operano in Italia nel corso degli incontri "one-to-one" di customer-care, e, soprattutto, la qualità dei servizi ed, in particolare, il livello di puntualità garantito agli Airspace Users è stato ampiamente valorizzato all'interno del primo Performance Plan nazionale, predisposto in applicazione del Regolamento Europeo 691/2010 dallo Stato Italiano per il 2012/2014.

A tal proposito, l'esame tecnico del piano prestazionale italiano, condotto dal Performance Review Body (PRB), per la parte Capacity ha passato le verifiche previste insieme alla piena valutazione di rispondenza ai vincoli posti dalla legislazione europea. Il piano italiano si è segnalato inoltre per aver destato massima attenzione ed interesse, da parte delle istituzioni nazionali ed europee, per l'innovativa proposta avanzata di un Incentive Scheme da applicare alla performance della puntualità dei voli in rotta di Enav nei prossimi 3 anni.

La politica tariffaria

Gli effetti della crisi economica sul settore del traffico aereo, lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale non ancora del tutto consolidato, nonché il nuovo assetto normativo comunitario e nazionale, stanno tutti concorrendo a modificare in modo sostanziale le politiche poste alla base per la determinazione delle tariffe della Società.

In particolare, per quanto riguarda il nuovo assetto normativo europeo, il sistema di performance comunitario sancisce, a partire dal 2012, la conclusione del sistema del full cost recovery determinando di fatto un incremento del livello di rischio a carico dei Fornitori di Servizi della Navigazione Area. In sintesi, l'applicazione dello schema di performance, prevede che gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi in tariffa) e quanto consuntivato a fine anno non possa più essere trasferito integralmente sulle compagnie aeree (cosiddetto meccanismo del balance). Tali scostamenti resteranno, invece, a carico dei bilanci dei provider.

Anche a livello nazionale non meno importanti appaiono i provvedimenti introdotti dalla legge di Stabilità approvata nel novembre del 2011. In sostanza, la Legge 12 novembre 2011 n. 183 introduce significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato sui costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale.

Analizzando nel particolare le novità introdotte dalla suddetta Legge, all'art. 4 comma 41 si evince che, a decorrere dal 1° luglio 2012, sarà di fatto soppresso:

- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti

- aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico);
- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia 1,5% ad aeroporti maggiori);
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Consapevole, pertanto, che il nuovo quadro normativo potrà comportare un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale, Enav dovrà certamente ricorrere ad una ancor più oculata valutazione delle politiche poste alla base della gestione e dello sviluppo tariffario, al fine di poter meglio affrontare i riflessi che inevitabilmente gli aspetti prestazionali potranno determinare sull'andamento economico nel prossimo futuro. Tutto ciò con il duplice obiettivo di assicurare la piena attuazione della continuità operativa e garantire, al contempo, il raggiungimento dei target economici ed operativi prestabiliti dagli schemi di performance.

Le attività internazionali

A seguito dell'impegno sviluppato negli ultimi anni, il 2011 ha visto, oltre all'ulteriore consolidamento del ruolo di leadership di Enav nel contesto europeo ed internazionale dell'Air Traffic Management (ATM), anche un'assunzione di ruoli primari di responsabilità nel contesto Comunitario, contribuendo al posizionamento internazionale dell'Italia nell'aviazione civile. Tra le principali responsabilità si vuole evidenziare il ruolo dell'Amministratore Unico di Enav quale Chairman del Network Management Board, organismo di coordinamento delle operazioni ATM nel contesto Europeo, e quale Chairman di EC3, organismo di coordinamento dei CEO europei della nostra associazione d'impresa CANSO; a questo si aggiunge il ruolo del Responsabile della Funzione Attività Internazionali quale Chairman dello Strategy Board degli A6, l'alleanza fra i maggiori ANSP europei.

Oggi Enav quindi è sempre più attore primario nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'ATM, 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 CEO 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. Nel giugno 2011 i vertici del gruppo A6 hanno siglato un importante accordo per allargare e rafforzare la cooperazione facendola diventare un'alleanza, includendo nel piano di azione anche attività importanti come il deployment di SESAR e l'European ATM Master Plan. 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.

Nel 2011 si è conclusa la fase di Definizione del Progetto (Definition Phase 2009-2011), il cui obiettivo

è la finalizzazione della progettazione di dettaglio, la validazione della nuova struttura degli spazio aerei e la definizione dei necessari meccanismi di interoperabilità. Nel 2011 si è altresì avviata la fase per la finalizzazione dello State Level Agreement per la costituzione del FAB nel 2012, all'interno del quale saranno indicati governance, compiti e responsabilità di tutti gli Stakeholders interessati (Stati, Regolatori, ANSP, Militari).

Infine, si evidenzia il memorandum di collaborazione siglato a fine anno tra Enav ed il service provider libico che prevede, inizialmente, l'offerta gratuita di corsi di formazione per i controllori del traffico aereo libici per far riacquisire la certificazione necessaria per poter operare di nuovo, dopo 10 mesi di interruzione del servizio, a causa della chiusura dello spazio aereo e, successivamente, lo sviluppo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea della Libia, la tecnologia a terra per la sicura condotta dei voli e lo sviluppo del sistema per la gestione del traffico aereo.

Le relazioni industriali

Anche per l'anno 2011, in linea con quanto già registrato negli ultimi anni nell'ambito delle relazioni industriali, si è potuto apprezzare una responsabile maturazione nelle modalità di confronto con le organizzazioni sindacali, che ha avuto nella totale assenza di azioni di sciopero uno dei suoi più rilevanti risultati.

In un ambito di tale fattiva collaborazione, le parti hanno convenuto di realizzare azioni che avessero un positivo impatto sulle persone e che consentissero, allo stesso tempo, di mantenere e migliorare il livello di eccellenza qualitativa raggiunto dalla Società.

Proprio tali principi hanno condotto alla sottoscrizione del verbale di accordo del 14 luglio 2011, i cui contenuti hanno consentito di individuare e di definire specifici compiti nell'ambito degli esistenti profili professionali all'interno del comparto operativo, per mezzo dei quali si sono potuti avviare percorsi di accrescimento professionale finalizzati al miglioramento dei servizi resi da Enav.

Nell'ambito di tale contesto, va menzionato anche l'accordo raggiunto con le parti sociali il 21 ottobre scorso per il consolidamento del ruolo di Academy per mezzo del quale la Società ha inteso sviluppare, quale punto focale di tutti i processi formativi aziendali, uno dei suoi principali settori strategici.

Non da ultimo va evidenziata l'attivazione, già dal mese di ottobre 2011, delle procedure di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro con le parti sociali, accordo siglato nel mese di marzo 2012, e che contiene una serie di importanti linee guida sulle quali costruire tutto l'impianto di stesura dello stesso.

Techno Sky

Nel 2011, malgrado il perdurare della crisi economica mondiale e gli impatti negativi per il traffico aereo, Techno Sky, pur evidenziando una contrazione dei ricavi rispetto alle previsioni di inizio anno, ha ottenuto buoni risultati operativi che hanno consentito di consolidare il suo ruolo di società di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo nazionale, e di mantenere ampie potenzialità di crescita per gli anni futuri.

Nel corso dell'anno, infatti, gli effetti della recessione e le numerose difficoltà incontrate nel mercato di riferimento hanno portato la società a rivedere gli obiettivi di crescita dei ricavi previsti inizialmente

e le azioni poste in essere, in termini di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, hanno consentito di mantenere un livello di efficienza economica in linea con quanto pianificato, senza rinunciare ad importanti investimenti tecnologici e di know-how.

Nel corso del 2011, in coerenza con la sua missione aziendale di società in house di Enav, è andato sempre più migliorando il contributo di Techno Sky agli obiettivi di consolidamento delle performance in termini di sicurezza, di puntualità e di business continuity per i servizi ATC.

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, si è stabilizzato, nel 2011, 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).

Relativamente al software ed in particolare al numero di modifiche lavorate, risulta, rispetto all'esercizio 2010, un incremento del volume di attività (692 rispetto ai 671 del 2010) ed una sostanziale stabilità dei tempi medi di lavorazione, che si attestano a 40 giorni.

Per ciò che riguarda la manutenzione dell'hardware, misurata come noto da due indicatori: a) numero di avarie nel periodo; b) tempo medio di ripristino, il consuntivo dell'anno evidenzia un leggero incremento nel numero di avarie (4.442 rispetto ai 4.044 del 2010), rispetto ai valori consuntivati l'anno precedente, con una sostanziale invarianza nel tempo medio di ripristino.

Nel mese di febbraio 2012 è stato rinnovato il contratto di manutenzione operativa dei sistemi ATC, scaduto nel mese di dicembre, per il triennio 2012/2014 confermando l'importo annuo di 61 milioni di Euro a parità di perimetro iniziale e siti assistiti.

Relativamente alla corporate governance di Techno Sky, nei primi mesi del 2011, è stato cooptato un consigliere di amministrazione, successivamente nominato Amministratore Delegato della controllata, avendo il Direttore Generale di Enav portato a termine, in qualità di Amministratore Delegato di Techno Sky, il programma di razionalizzazione e di integrazione delle attività aziendali, ed a cui veniva attribuita la nomina di Presidente di Techno Sky. Nel mese di novembre 2011, a seguito delle dimissioni presentate da un consigliere di amministrazione e delle variazioni societarie intervenute nella controllante, anche Techno Sky ha provveduto a ridefinire il proprio assetto, ed in data 1° dicembre 2011 sono state rassegnate le dimissioni da tutti i componenti l'organo amministrativo. L'assemblea ha quindi nominato in qualità di Amministratore Unico il precedente Amministratore Delegato fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2012.

Per quanto riguarda, invece, il sistema di gestione della qualità, Techno Sky ha ottenuto l'attestazione di conformità del Sistema di Gestione per la Qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160 (Quality Assurance Requirements for Design Development and Product). Tale attestazione consente la partecipazione a gare internazionali per la progettazione ed erogazione di servizi di installazione, manutenzione e assistenza tecnica hardware e software per impianti e sistemi elettronici a supporto delle operazioni relative alla navigazione aerea per forniture militari.

Nel 2011, infine, si è conclusa positivamente la verifica annuale svolta da parte dell'ente di certificazione DNV, confermando la certificazione ISO 9001.

Il giudizio positivo espresso dalla Corte dei Conti

Ad ottobre 2011, la Corte dei Conti ha presentato la relazione al Parlamento, esprimendo un giudizio positivo sulla gestione di Enav anche per l'esercizio 2010.

In particolare, la Corte dei Conti, nel dare atto di come Enav si confermi tra i migliori service providers ATC europei, ha sottolineato come la stessa abbia migliorato ulteriormente la propria efficienza operativa e gestionale, grazie anche all'impiego di risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di qualità e di sicurezza del settore.

Andamento del mercato

L'attività del controllo del traffico aereo relativamente ai paesi dell'area Eurocontrol, si è contraddistinta per una costante crescita dei volumi prodotti nel 2011 in continuità con il trend già in atto nel precedente anno. Tutto ciò è avvenuto nonostante un contesto caratterizzato da uno scenario macroeconomico declinante, in forte rallentamento in gran parte dell'area europea.

Le unità di servizio di rotta (*) prodotte nel 2011, confrontate con l'esercizio precedente, hanno infatti registrato un incremento dei volumi di traffico pari al +4,7%; va tuttavia rilevato che nel 2010 si era manifestata una prolungata chiusura degli spazi aerei continentali a seguito del verificarsi di un'intensa attività vulcanica nel Nord Europa. Relativamente alle unità di servizio di rotta dei maggiori provider europei, si rilevano i buoni risultati della Francia +6,3%, Spagna +5,3%, Gran Bretagna +4,0% e Germania +3,6%. Tra i paesi emergenti si consolida inoltre il trend di forte crescita della Turchia +7,8%. In Italia la domanda di traffico di rotta a fine 2011, presenta un'evidente discontinuità rispetto alla tendenza generale europea, registrando a fine 2011 una diminuzione delle unità di servizio pari a -2,9% rispetto all'anno precedente.

Tale performance appare in totale antitesi con quanto avvenuto nel 2010 dove Enav era stato il provider con l'incremento maggiore tra i più importanti provider europei. Sulla determinazione di tale risultato, ha inciso fortemente la crisi socio-politica di alcuni paesi africani che ha portato, tra l'altro, alla prolungata chiusura dello spazio aereo libico. In mancanza di tale evento, il traffico aereo di rotta sarebbe risultato in linea con quello degli altri provider europei, che hanno invece risentito in misura limitata della crisi nord africana, in quanto le rotte che riguardano il continente africano sono molto importanti per Enav, avendo generato nel corso del 2010 circa il 21% del totale di unità di servizio prodotte dalla società.

| Traffico totale di rotta unità di servizio (**) | 2011 | 2010 | Variazioni | |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------|
| | | | n. | % |
| Francia | 17.691.225 | 16.636.697 | 1.054.528 | 6,3% |
| Germania | 12.739.932 | 12.294.212 | 445.720 | 3,6% |
| Gran Bretagna | 9.860.212 | 9.480.262 | 379.950 | 4,0% |
| Spagna | 9.099.189 | 8.641.861 | 457.328 | 5,3% |
| Italia (***) | 8.369.860 | 8.621.257 | (251.397) | -2,9% |
| EUROCONTROL | 115.247.690 | 110.069.659 | 5.178.031 | 4,7% |

(*) 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 decremento del numero delle unità di servizio pari a -2,9% a fronte dell'incremento del numero di voli assistiti pari a +0,7%. Quest'ultimo dato, integrato anche dalla categoria dei voli "Esente non comunicato ad Eurocontrol", evidenzia un aumento totale dei movimenti assistiti nell'ordine del +0,3%.

| Traffico in rotta (numero di voli) | 2011 | 2010 | Variazioni | |
|-----------------------------------------|------------------|------------------|---------------|-------------|
| | | | n. | % |
| Nazionale | 398.394 | 384.182 | 14.212 | 3,7% |
| Internazionale | 1.320.105 | 1.326.880 | (6.775) | -0,5% |
| Totale pagante | 1.718.499 | 1.711.062 | 7.437 | 0,4% |
| Militare | 59.706 | 54.511 | 5.195 | 9,5% |
| Altro esente | 38.540 | 39.277 | (737) | -1,9% |
| Totale esente | 98.246 | 93.788 | 4.458 | 4,8% |
| Totale comunicato da Eurocontrol | 1.816.745 | 1.804.850 | 11.895 | 0,7% |
| Esente non comunicato ad Eurocontrol | 124.009 | 129.902 | (5.893) | -4,5% |
| Totale complessivo | 1.940.754 | 1.934.752 | 6.002 | 0,3% |

| Traffico in rotta (unità di servizio) | 2011 | 2010 | Variazioni | |
|------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| | | | n. | % |
| Nazionale | 2.008.757 | 1.988.048 | 20.709 | 1,0% |
| Internazionale | 6.017.961 | 6.415.449 | (397.488) | -6,2% |
| Totale pagante | 8.026.718 | 8.403.497 | (376.779) | -4,5% |
| Militare | 326.671 | 199.798 | 126.873 | 63,5% |
| Altro esente | 16.471 | 17.962 | (1.491) | -8,3% |
| Totale esente | 343.142 | 217.760 | 125.382 | 57,6% |
| Totale comunicato da Eurocontrol | 8.369.860 | 8.621.257 | (251.397) | -2,9% |
| Esente non comunicato ad Eurocontrol | 7.040 | 7.392 | (352) | -4,8% |
| Totale complessivo | 8.376.900 | 8.628.649 | (251.749) | -2,9% |

In particolare, la composizione del traffico di rotta è stato contraddistinto da:

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in decisa contrazione, -6,2% in termini di unità di servizio ma solo -0,5% come numero di voli assistiti; all'interno di questa categoria, a concorrere in maniera determinante al risultato negativo delle unità di servizio è stato il trend del traffico di sorvolo, (-12,3% come numero di unità di servizio) essendo stato penalizzato quest'ultimo in maniera particolare dalla chiusura dello spazio aereo nord-africano;
- un *traffico nazionale commerciale* che presenta un risultato del +1,0% in termini di unità di servizio e +3,7% come numero di voli assistiti. Il dato annuo, nel complesso positivo, si compone di un periodo di costante crescita che va da gennaio ad ottobre, ed una inversione di tendenza negli ultimi due mesi dell'anno, novembre e dicembre, che registrano un pesante calo sia in termini di unità di servizio che di voli assistiti, da attribuirsi alla crescente percezione della crisi economica in atto anche in Europa;
- un *traffico esente* (il cui costo è a carico dello Stato) suddiviso in:
 - > *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un incremento del +57,6% nelle unità di servizio e del +4,8% nel numero dei voli assistiti, prevalentemente dovuto al forte impulso del traffico militare correlato alla crisi libica;
 - > *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol*, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia una perdita del -4,8% delle unità di servizio e del -4,5% del numero dei voli assistiti.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol indica, a fine anno, un incremento complessivo del +1,8% in termini di unità di servizio e del +1,1% in termini di voli assistiti rispetto al 2010. Il sensibile miglioramento ottenuto rispetto all'anno precedente, in controtendenza rispetto al risultato del traffico di rotta, è dovuto al fatto che il traffico di terminale per sua natura non ha tra le sue componenti la direttrice del sorvolo, pesantemente penalizzata dalla crisi socio politica

del nord-africa. Tale fattore di negatività si è comunque riflesso sulla domanda di terminale 2011 relativamente alla direttrice di traffico *Internazionale Extra-Comunitario*. Quest'ultima componente, che comprende tra l'altro il traffico in partenza verso l'Africa, realizza una perdita del -1,1% in termini di unità di servizio e del -2,0% in termini di numero di voli assistiti. Di opposta tendenza, invece, il dato che conferma la vivacità del traffico *Comunitario*, +4,4% come unità di servizio e +3,4% come numero di voli; tendenza che, come precedentemente riportato, conferma il consolidamento delle direttrici di volo da e verso i paesi comunitari.

Contrariamente a quanto avvenuto nel passato, non sono stati i due maggiori scali nazionali Roma Fiumicino e Milano Malpensa a trainare il terminale verso il risultato positivo di fine anno. Dall'analisi dei dati, infatti, si nota come il risultato di fine anno è stato conseguito soprattutto grazie alla buona crescita registrata da altri importanti scali nazionali come Milano Linate, Catania e Palermo.

| Traffico di terminale (*) (numero di voli) | 2011 | 2010 | Variazioni | |
|-----------------------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| | | | n. | % |
| Nazionale | 355.319 | 355.033 | 286 | 0,1% |
| Internazionale | 419.579 | 410.365 | 9.214 | 2,2% |
| <i>Internazionale Comunitario</i> | 334.094 | 323.101 | 10.993 | 3,4% |
| <i>Internazionale Extra-Comunitario</i> | 85.485 | 87.264 | (1.779) | -2,0% |
| Totale pagante | 774.898 | 765.398 | 9.500 | 1,2% |
| Militare | 25.406 | 26.368 | (962) | -3,6% |
| Altro esente | 23.176 | 22.857 | 319 | 1,4% |
| Totale esente | 48.582 | 49.225 | (643) | -1,3% |
| Totale comunicato da Eurocontrol | 823.480 | 814.623 | 8.857 | 1,1% |
| Esente non comunicato ad Eurocontrol | 81.755 | 82.827 | (1.072) | -1,3% |
| Totale complessivo | 905.235 | 897.450 | 7.785 | 0,9% |

| Traffico di terminale (*) (unità di servizio) | 2011 | 2010 | Variazioni | |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|-------------|
| | | | n. | % |
| Nazionale | 385.579 | 383.669 | 1.910 | 0,5% |
| Internazionale | 515.696 | 501.931 | 13.765 | 2,7% |
| <i>Internazionale Comunitario</i> | 367.400 | 351.939 | 15.461 | 4,4% |
| <i>Internazionale Extra-Comunitario</i> | 148.296 | 149.992 | (1.696) | -1,1% |
| Totale pagante | 901.275 | 885.600 | 15.675 | 1,8% |
| Militare | 12.664 | 12.153 | 511 | 4,2% |
| Altro esente | 5.568 | 5.172 | 396 | 7,7% |
| Totale esente | 18.232 | 17.325 | 907 | 5,2% |
| Totale comunicato da Eurocontrol | 919.507 | 902.925 | 16.582 | 1,8% |
| Esente non comunicato ad Eurocontrol | 5.930 | 5.889 | 41 | 0,7% |
| Totale complessivo | 925.437 | 908.814 | 16.623 | 1,8% |

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

Investimenti e Ricerca

Il piano degli investimenti

Il Piano degli investimenti, aggiornato su base annuale attraverso una rimodulazione che tiene conto sia delle esigenze operative emerse in corso di anno che della situazione finanziaria aziendale, per il periodo 2011–2013 ha previsto un impegno complessivo del triennio pari a 405 milioni di Euro.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio, Enav intende mantenere la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento sostenute in precedenza che hanno in larga misura anticipato la "vision" del nuovo network Air Traffic Management (ATM) che sta permeando il quadro di riferimento internazionale.

Il vasto programma di adeguamento e ammodernamento avviato negli ultimi anni ha interessato i quattro Centri di Controllo di Area, Roma, Milano, Padova e Brindisi, i sistemi di Torre dei maggiori aeroporti nazionali e gran parte delle reti operative di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza, nell'ottica di realizzare un sistema di Air Traffic Management pienamente integrato e coerente con le strategie di convergenza europee definite nei piani Local Single Sky Implementation (LSSIP).

I programmi di investimento, da realizzare nel triennio, sono finalizzati a perseguire l'evoluzione del sistema ATM nazionale, attualmente in operatività, verso la nuova piattaforma comune europea in linea con gli obiettivi del programma SESAR, mediante una crescita graduale ed armonizzata ed in continuità nella fornitura dei servizi.

Nel periodo 1 gennaio - 31 dicembre 2011, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 102,9 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- l'installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- l'ammodernamento della piattaforma hardware e software del sistema SATCAS;
- l'adeguamento e ristrutturazione dei servizi di fonìa operativa connessi alla implementazione della nuova rete TLC (E-Net);
- l'ammodernamento e implementazione dei Sistemi di Radioassistenza;
- lo sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- l'adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 74 ICAO per gli aeroporti di Cagliari e Forlì;
- il completamento della ristrutturazione degli edifici di Roma ACC;
- l'ammodernamento del multifono di Roma ACC;
- il progetto NOAS per la progettazione degli spazi aerei;
- l'attività di prototipazione e sviluppo della nuova HMI nell'ambito del programma eATMS;
- l'ammodernamento e nuovi tools per l'addestramento del personale ATS presso Academy.

Con riferimento ai progetti di investimento finanziati si evidenzia che, nel corso del 2011, è intervenuto il defianziamento dell'investimento riguardante l'ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo, da parte delle Autorità di Governo, per la non immediata cantierabilità delle opere (58,3 milioni di Euro). A seguito di tale comunicazione, Enav ha risolto il contratto con Selex Sistemi Integrati per impossibilità sopravvenuta.

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. I 303 progetti 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.

Coflight

Progetto iniziato nel 2003 in collaborazione con il *service provider* francese DSNA a cui nel 2004 si è aggiunto il *service provider* svizzero Skyguide, per lo sviluppo comune di un sistema di *flight data processing* di nuova generazione che consentirà l'armonizzazione e l'interoperabilità su scala europea e potrà supportare le operazioni di gestione del traffico aereo coerentemente con gli sviluppi tecnologici definiti nell'ambito del programma SESAR. Il progetto Coflight prevede quattro rilasci, di cui il primo è stato accettato da Enav, DSNA e Skyguide ed ha fornito l'architettura "*service oriented*" dell'intero sistema ed introdotto processi innovativi di sviluppo software "*safety oriented*". La seconda versione, che rappresenta la prima *release* operativa nonché il cuore del nuovo sistema ATM, è stata completata nel 2011 e le operazioni di collaudo sono iniziate a gennaio 2012. A valle degli altri due rilasci, riguardanti l'interoperabilità e il *Sesar compliant*, il progetto entrerà in esercizio, con data prevista nel 2017.

Blue Med

Progetto promosso da Enav e finanziato dalla Commissione Europea per 2,83 milioni di Euro, a cui partecipano i *service provider* di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania per la costituzione di un Blocco Funzionale di Spazio Aereo (FAB) nell'area del Mediterraneo. In tale progetto si sta lavorando anche alla collaborazione e alla partecipazione all'iniziativa anche di Stati non Comunitari.

Egnos – ESSP (European Satellite Services Provider)

Enav è membro della società di diritto francese ESSP SAS e con AENA, DSNA, DFS, NATS, Skyguide e NAV Portugal, è impegnata nella gestione commerciale delle operazioni del sistema EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Tale sistema ha lo scopo di migliorare il segnale GPS nell'Area ECAC al fine di poterlo utilizzare nella navigazione aerea e nelle altre modalità di trasporto. EGNOS, la cui proprietà è della Commissione Europea, è stato realizzato da ESA, l'Agenzia Spaziale Europea.

Politica ambientale

Il contributo di Enav per lo sviluppo di un sistema ATM che possa ridurre l'impatto ambientale connesso alle operazioni di volo è continuato anche nel 2011. Come riportato nel *Flight Efficiency Plan* (FEP) 2012 di Enav, il miglioramento del network ATS e delle procedure aeroportuali (inclusi i *taxi-out time*) ha portato ad un risparmio del carburante che è stimabile, per le sole nuove azioni implementate nel 2011, in 11 milioni di chilogrammi, una riduzione di 1 milioni di chilometri percorsi ed una minore emissione di anidride carbonica per 34,6 milioni di chilogrammi.

Mantenendo gli elevati livelli di sicurezza operativa (*safety*) e di qualità del servizio (capacità ATC e puntualità) raggiunti, il FEP di Enav, anche per il triennio 2012-2014, definisce un programma di attività che l'azienda intende realizzare per aumentare l'efficienza delle operazioni aeree e per