

Nella stessa seduta del 22 novembre 2011, l'Assemblea ha riconosciuto all'Amministratore Unico un emolumento complessivo su base annua a qualsiasi titolo spettante allo stesso, nella misura massima a suo tempo stabilita a favore del precedente Amministratore Delegato dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3 del codice civile, ridotta del 5% (cinque per cento) e, pertanto, pari a complessivi euro 454.812.

L'Amministratore Unico, almeno una volta al mese, incontra il Collegio Sindacale ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo in apposite riunioni, in occasione delle quali riferisce in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, eventualmente adottando le relative determinazioni.

A seguito della nomina del nuovo organo amministrativo monocratico, nella persona del Direttore Generale della Società, a novembre 2011, è stata disposta la confluenza del ruolo e delle funzioni della Direzione Generale in quelle dell'Amministratore Unico.

A novembre 2012, l'organo amministrativo ha ripristinato, con decorrenza 1° dicembre 2012, la posizione del Direttore Generale individuato, in continuità rispetto al passato, nel Responsabile dell'Area Operativa, e quindi con il responsabile del core business della Società.

Al nuovo Direttore Generale, è stato attribuito il governo dei processi operativi di erogazione dei servizi di navigazione aerea nel rispetto dei più elevati standard di safety e security e per il governo del ciclo degli investimenti aziendali, garantendone l'efficienza e l'economicità ed assicurandone l'evoluzione in coerenza con la domanda di traffico e la pianificazione ATM internazionale. In particolare, il Direttore Generale sovrintende e coordina l'attività operativa di erogazione dei servizi della navigazione aerea e sovrintende alla continuità operativa, all'affidabilità e all'efficienza dei sistemi e degli apparati impiegati nell'erogazione dei suddetti servizi e delle relative infrastrutture, avvalendosi dell'operato della controllata Techno Sky.

Il Direttore Generale presidia altresì la realizzazione dei progetti di investimento, in coerenza con quanto definito dal Piano Investimenti, supervisionandone tutte le fasi, compresa la realizzazione da parte dei fornitori, della Controllata Techno Sky e del Consorzio Sicta.

Il Direttore Generale è responsabile della safety e della security, nel senso della sicurezza del volo e della protezione dei siti.

Per quanto riguarda l'organo di controllo, l'Assemblea del 27 maggio 2010 ha nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2010-2011-2012, confermando i

compensi annui lordi già determinati per il precedente organo, pari a 30.000 euro per il Presidente e 20.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

Successivamente l'Assemblea dell'11 giugno 2013 ha nominato il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2013-2014-2015, fissandone i compensi annui lordi in 27.000 euro per il Presidente ed in 18.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi, tenuto conto dell'applicazione della riduzione prevista dall'art. 6, comma 6, del D.L. 31.5.2010 n. 78.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo ai sensi dell'art.12 della legge 259/58.

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, alla scadenza del precedente Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001 - nominato dal Consiglio di Amministrazione del 3 dicembre 2009, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale costituito da tre membri esterni - in data 20 dicembre 2012 l'Amministratore Unico ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale mista. L'Organismo di Vigilanza è costituito da due professionisti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente, e dal responsabile della funzione Affari Legali in qualità di membro interno. L'organo amministrativo ha altresì determinato i compensi lordi annui di competenza dei componenti l'Organismo, confermando i precedenti importi pari a 25.000 euro per il presidente e 20.000 euro per il membro esterno, mentre al componente interno non è dovuto alcun compenso ulteriore rispetto a quanto già spettante in virtù del rapporto di lavoro dirigenziale con la Società.

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, ENAV ha un Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del dirigente responsabile della funzione Amministrazione.

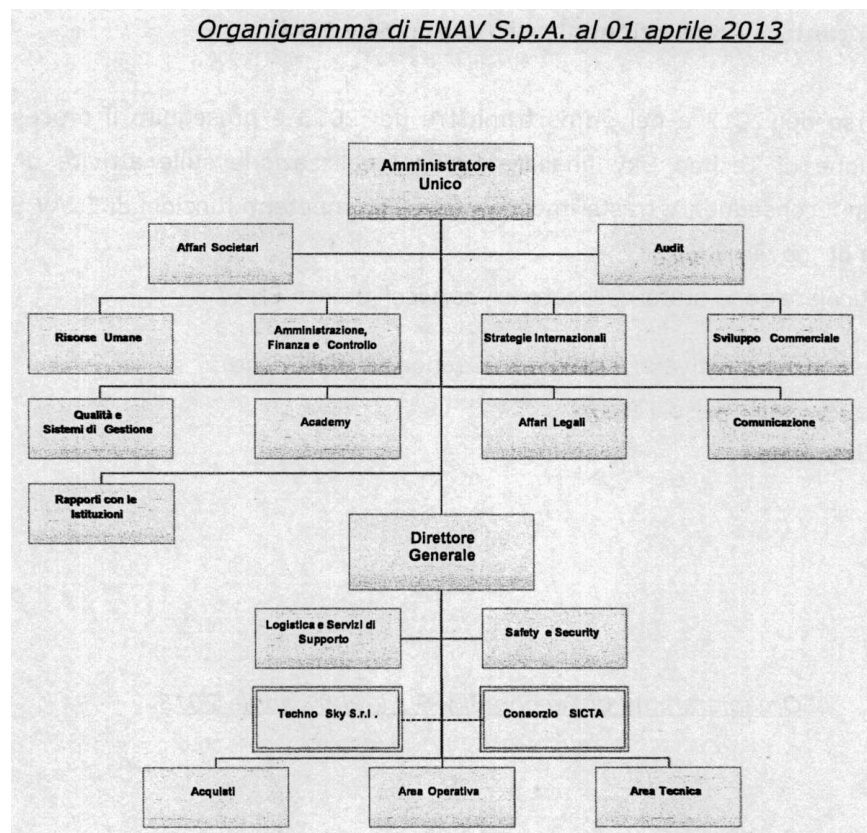
Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione legale (iscritta nel registro unico istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 39/2010), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica e nominata per il triennio 2013-2014-2015 dall'Assemblea del 16 maggio 2013, su proposta motivata del Collegio Sindacale. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge n. 248/2005.

B) L'organizzazione aziendale di ENAV S.P.A.

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2012 e all'inizio del 2013 hanno avuto come obiettivo quello di adeguare il sistema aziendale al mutato contesto economico di riferimento, in particolare per aumentare l'efficienza aziendale a fronte del passaggio dal regime del *Cost Recovery* a quello del *Performance Plan*, e di implementare una struttura che consenta un efficace governo degli interventi previsti nel Piano Industriale 2012-2016.

Nello specifico, gli interventi più rilevanti hanno riguardato:

1. il mantenimento, alle dirette dipendenze dell'AU, delle strutture di *governance* aziendale (Risorse Umane; Amministrazione, Finanza e Controllo; Qualità e Sistemi di Gestione; Affari Legali; Comunicazione; Rapporti con le Istituzioni; Affari Societari; Audit) e di quelle preposte all'ampliamento del business (Strategie Internazionali; Sviluppo Commerciale; Academy) che sono state oggetto di interventi di adeguamento organizzativo;
2. la cooptazione, all'interno del Board Investment presieduto dall'Amministratore Unico, del Direttore Generale e del responsabile della funzione Strategie Internazionali;
3. il progressivo aumento delle sinergie di gruppo, realizzato attraverso l'accentramento in ENAV di alcune attività di *governance* (Audit, Comunicazione, Organizzazione, Qualità, Vendite), ovvero attraverso l'attuazione di un coordinamento funzionale per altre attività (Security, Relazioni Industriali);
4. la riallocazione, a seguito della conclusione della fase di definizione del progetto, delle attività inerenti al Fab Blue Med all'interno delle strutture aziendali competenti e la conseguente soppressione della funzione.



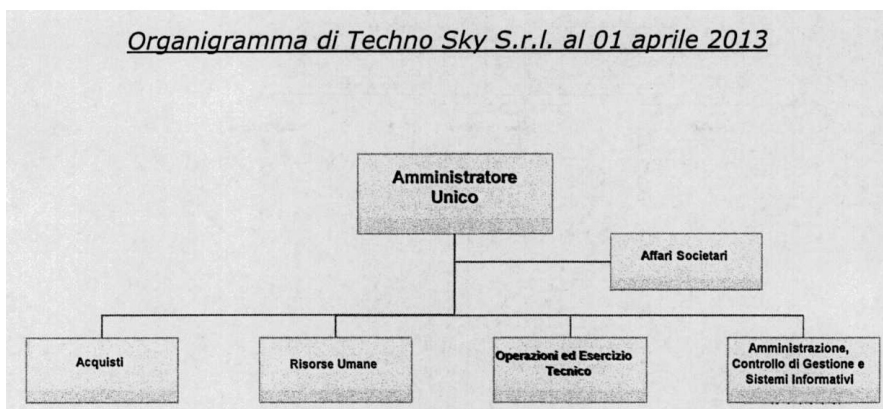
1. L'Organizzazione aziendale di Techno Sky S.r.l.

Nel corso del 2012 e nel primo trimestre del 2013 è proseguito il processo di riorganizzazione di Techno Sky finalizzato alla focalizzazione sulle attività di *core business*, con il conseguente trasferimento verso le competenti funzioni di ENAV S.p.A. delle attività di "governance".

In particolare sono state riallocate in "service" presso ENAV:

- i. le attività relative al Sistema di Gestione della Qualità;
- ii. le Vendite presso Terzi;
- iii. l'auditing.

Organigramma di Techno Sky S.r.l. al 01 aprile 2013



C) Il mantenimento della certificazione "single european sky", della certificazione di qualità ISO 9001, della Certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni ISO 27001 e delle certificazioni della flotta aerea di radiomisure.

A seguito del rinnovo, ottenuto nel mese di giugno del 2011, della certificazione "Single European Sky" (SES) quale fornitore di servizi di navigazione aerea, ENAC ha effettuato nel corso del 2012 sedici audit su ENAV (di cui due senza preavviso) al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi necessari al successivo rinnovo della certificazione, previsto per giugno 2013.

Durante tali audit, ENAV ha dimostrato il continuo soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, che ha sostituito il precedente Regolamento (CE) n. 2096/2005, sia relativamente ai requisiti generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione), sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati.

Relativamente alla certificazione dei Sistemi di Gestione della Qualità e della Sicurezza delle Informazioni, dopo un 2012 caratterizzato, per ENAV, dall'aggiornamento di tutto il set documentale del Sistema di Gestione delle Informazioni, delle procedure del Sistema di Gestione della Qualità dell'Area Tecnica e degli Acquisti e, per Techno Sky, dalla ristrutturazione delle procedure del Sistema di Gestione della Qualità relative ai processi della funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico, in data 19 dicembre 2012, l'Organismo Internazionale di Certificazione Det Norske Veritas (DNV) ha rinnovato la certificazione ISO 9001 dei Sistemi di Gestione della Qualità delle società ENAV e Techno Sky e la certificazione ISO 27001 del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni di ENAV.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, nel corso del 2012 ENAV è stata oggetto di audit specifici per verificare il mantenimento del "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua" e del "Certificato di Approvazione delle imprese di manutenzione". Nel mese di dicembre 2012 ENAV ha inoltre ottenuto il rinnovo da parte di ENAC del 'Certificato di operatore di lavoro aereo' per i voli diretti ad effettuare rilevamenti ed osservazioni.

D) Il rapporto stato – ENAV**1. I contratti di programma e di servizio**

Per quanto concerne i contratti di programma e servizio per il triennio 2010-2012, si sono svolti nel corso del mese di Aprile 2012 gli ultimi incontri tecnici tra i rappresentanti ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato sono stati quindi consolidati i testi dei due contratti e dei relativi allegati ed inviati ai Ministeri competenti.

Relativamente al tema della performance economica, la Società, pur in assenza della formalizzazione dei Contratti di Servizio e Programma 2010/2012, ha continuato comunque ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento, cercando di far collimare le effettive necessità finanziarie ed economiche con le posizioni dei Ministeri di riferimento in materia di efficientamento economico, nonché con le nuove norme comunitarie in tema di regolamentazione economica.

In particolare, a decorrere dal 1° gennaio 2012, lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma e di Servizio ed il meccanismo che ne è alla base viene applicato per la sola attività di terminale, svolta nei singoli aeroporti serviti da ENAV, in virtù dell'entrata in vigore, per le attività di rotta, degli schemi di performance comunitari prescritti dai Regolamenti UE n. 691/2010 e n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n. 1191/2010.

Sulla base pertanto dello schema di efficientamento c.d. di "*cost cap*" previsto nel Contratto, si evince che la Società a fine 2012 ha raggiunto l'efficientamento concordato con le Istituzioni di riferimento, pari al 2,5%.

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

Con la Legge di Stabilità, approvata a novembre 2011, si sono adottate a partire dal secondo semestre del 2012 significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato per quanto concerne i costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale. Ci si riferisce alla soppressione dei contributi statali destinati a rimborsare i costi per il servizio del traffico aereo effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico) e nei cosiddetti aeroporti

"maggiori" (franchigia dell'1,5% ad aeroporti maggiori), nonché di quelli a copertura della riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Va sottolineato che tali provvedimenti consentono un sostanziale abbattimento dell'impatto sulle casse dello Stato della Società, la cui gestione economica quindi non sarà più influenzata da contributi ed esenzioni concessi dallo Stato, ma sarà ragionevolmente orientata alle esigenze del mercato e volta quindi ad operare in funzione delle caratteristiche e dei bisogni del settore e dei clienti in termini di qualità, economicità e sicurezza.

In sostanza, seppur si concorda sulla necessaria e doverosa razionalizzazione del sistema contributivo a carico dello Stato, appare tuttavia utile evidenziare che tali variazioni normative stanno condizionando l'entità delle tariffe da applicare ai vettori le quali, in attesa dell'attuazione dell'"Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale" (pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 29 Gennaio 2013), sono destinate a collocarsi su livelli medio-alti.

E) Il piano industriale 2012-2016

Nel 2012 ENAV ha approvato il Piano Industriale 2012-2016, che definisce la strategia e le linee di sviluppo di medio termine della Società in un contesto ambientale fortemente dinamico ed in veloce trasformazione.

Il Piano identifica i cinque punti strategici che di fatto costituiscono le linee di azione che la Società intende perseguire nei prossimi anni, considerando la *Safety* come principio cardine ed ispiratore nella definizione delle strategie, degli obiettivi e delle priorità a qualsiasi livello.

I cinque punti sono:

1ottimizzare l'efficacia operativa per garantire il miglior impiego di risorse e competenze su attività a valore aggiunto per l'azienda e per il sistema, mantenendo elevati standard di *Safety*;

2differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di *customer care*;

3rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;

4garantire elevati livelli di *cost excellence* anche su processi e attività a supporto del *core business*;

5sviluppare sinergie ed accordi a livello nazionale ed internazionale che contribuiscano alla creazione di valore per ENAV nel medio lungo termine.

Le azioni sottostanti a tali punti strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario e ciascun imperativo si declina in progetti chiave, alcuni dei quali già in corso, altri da avviare, che si svilupperanno ed avranno impatto nell'arco del periodo del Piano.

La Società, con l'intento di pervenire agli obiettivi nei tempi e nelle modalità previste dal Piano, ha provveduto a nominare un Program Manager interno con il compito di monitorare e misurare l'attuazione dei progetti, informando periodicamente il Vertice Aziendale sul grado di avanzamento delle diverse iniziative.

F) La comunicazione societaria

L'attività di comunicazione del Gruppo ENAV nel 2012 è stata caratterizzata da 3 fattori fondamentali: la ristrutturazione della Funzione Relazioni Esterne in Funzione Comunicazione, il supporto alle linee guida stabilite del nuovo Vertice aziendale e la partecipazione al concreto sviluppo del senso di appartenenza del personale.

La nuova Funzione Comunicazione è stata concentrata sulle attività *core* dell'informazione : la comunicazione verso il personale, le relazioni con i *mass-media*, il consolidamento della presenza nel *web*; la realizzazione/organizzazione di tutti gli elementi necessari alla riuscita degli eventi aziendali (istituzionali e commerciali) ed all'affermazione del nuovo brand. Il tutto è avvenuto nell'ambito di un Piano di Comunicazione straordinario 2012-2014 che ha impostato la strategia e fissato le tappe – oltre la quotidianità - del lavoro da fare, con particolare attenzione ai nuovi importanti ambiti promozionale e internazionale.

Si rileva come diverse iniziative ed attività sono state svolte direttamente *in-house*, valorizzando sempre più il personale della Funzione e contenendo i costi. Nello specifico, la Funzione Editoria e Comunicazione Interna è stata fortemente attiva nel coinvolgimento di tutti i dipendenti (Dirigenti, Quadri, Amministrativi) nel nuovo assetto aziendale collaborando con le Funzioni Academy e Risorse Umane per l'organizzazione di una serie di articolati incontri tra l'intera popolazione aziendale ed il Vertice.

Al fine di avere l'intranet E.NAVigare sempre rispondente alle necessità dei dipendenti, sono state aggiornate le sezioni del portale interno e ne sono state create di nuove fino ad arrivare ad un totale di 20: in particolare, si segnala il supporto al Gruppo di Lavoro che ha dato vita alla sezione dell'Area Operativa che diventa la naturale e primaria forma di distribuzione di informazioni relative al *core business* aziendale.

Sempre nell'ambito dell'editoria, alla rivista aziendale Cleared si è aggiunta la newsletter "*e-cle@red*": questo nuovo strumento di informazione elettronico integra ora il mensile cartaceo (spedito a tutti i dipendenti del Gruppo) nei contenuti, anche multimediali, per evidenziare l'effervescenza delle diverse componenti.

La Funzione Immagine e Comunicazione *WEB* ha, invece, proseguito le attività di comunicazione coordinata volte a promuovere l'immagine istituzionale, commerciale e internazionale del Gruppo, attraverso l'utilizzo di strumenti dedicati quali la gestione

integrata dei siti web aziendali, l'organizzazione di eventi nazionali ed esteri e la produzione di strumenti editoriali multimediali e cartacei propedeutici alla promozione delle attività e servizi.

Per quanto concerne la comunicazione *online* è proseguita l'intera gestione di tutti i siti *web* del Gruppo (www.enav.it, ENAV Youtube Channel, www.technosky.it, www.enavservices.com, www.blued.aero). In questo contesto si rileva che il portale istituzionale www.enav.it ha ricevuto oltre 400.000 visite e che il canale ENAV aperto su You Tube continua il suo trend positivo con oltre 102.000 visualizzazioni dei 202 video presenti. Di particolare rilevanza è il costante rapporto con il pubblico esterno, al quale si risponde quotidianamente (oltre 1.000 e-mail giunte all'indirizzo di posta comunicazione@enav.it).

Per quanto concerne l'Ufficio Stampa, rilevante è stato il corso di "*Media speaking*" pensato per un selezionato gruppo di dirigenti più esposto ad interfacciarsi (a vario titolo e sempre mediati da Comunicazione) con il mondo dei media. Il corso (organizzato in collaborazione con Academy, ma completamente impostato da Comunicazione) è stato finalizzato ad offrire gli strumenti utili per saper gestire al meglio la comunicazione con l'esterno.

Inoltre, nella logica di un recupero della generale credibilità aziendale alla luce delle passate vicende giudiziarie, molto importante è stata l'azione proattiva della Funzione nei confronti degli organi di informazione, su argomenti di carattere locale, nazionale ed internazionale.

Sempre su questo tema, sono stati intensificati i rapporti con le riviste internazionali di settore, che hanno divulgato i primi successi commerciali di ENAV all'estero.

G) Sviluppi delle vicende giudiziarie e azioni conseguenti

Si fa riferimento alle note vicende giudiziarie, che hanno coinvolto anche ex organi di vertice e dirigenti di ENAV oltre che dell'appaltatore SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) e terzi, di cui alla precedente relazione.

In proposito, a quanto consta, prosegue in fase di indagine preliminare il procedimento penale nei confronti di taluni dirigenti ed ex dirigenti ENAV indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. ovvero di cui all'art. 378 c.p., mentre in data 19 luglio 2012 è stato emesso decreto di citazione a giudizio nei confronti dell'ex 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 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

Il procedimento penale nei confronti dell'ex Presidente della Società per ipotesi di reato di cui all'art. 2 D.lgs. n. 74 del 10 marzo del 2000, rilevato che non è emerso alcun elemento idoneo a dimostrare contributi causali alla realizzazione del fatto da parte dell'indagato, è stato oggetto di archiviazione con provvedimento datato 29 ottobre 2012.

A conclusione della fase di indagini preliminari relative al procedimento per l'ipotesi di cui all'art. 319 c.p. nei confronti dell'Amministratore Unico, il Pubblico Ministero, rilevando come l'iscrizione si fondasse su dichiarazioni accusatorie non qualificate da riscontri di ordine storico o logico, ha formulato richiesta di archiviazione. Con decreto datato 29 ottobre 2012 il Giudice per le indagini preliminari, condividendo la richiesta formulata dal Pubblico Ministero, ha disposto l'archiviazione del procedimento.

Le indagini preliminari nei confronti della Società per l'ipotesi di cui all'art. 25 D.Lgs. 231/2001, rilevata la mancanza di uno degli elementi costitutivi dei criteri di imputazione oggettiva, ovvero l'interesse o il vantaggio da parte della Società, si sono concluse con l'emissione di decreto di archiviazione da parte del Pubblico Ministero ai sensi dell'art. 58 D.Lgs. 231/2001.

Il procedimento penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Techno Sky per ipotesi di reato di cui agli artt. 416, 319 e 321 c.p., rilevato che, quanto alla ipotizzata associazione, le indagini esperite hanno evidenziato l'assenza di un'organizzazione finalizzata alla commissione dei reati di corruzione e che non è emerso un contributo causale dell'indagato alla realizzazione dei fatti di corruzione oggetto di procedimento, è stato archiviato con provvedimento del 21 ottobre 2012.

Nell'ambito del procedimento, poi oggetto di patteggiamento, a carico di SELEX Sistemi Integrati (oggi SELEX ES) per responsabilità ai sensi del D.Lgs. 231/2001, è stata in data 27 settembre 2012 accettata la proposta da parte di SELEX di corrispondere in favore di ENAV la somma di un milione di euro a titolo di risarcimento del solo danno morale ed all'immagine alla Società procurato dalle condotte oggetto di contestazione in sede penale nei confronti di Selex per i profili rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Tale risarcimento è stato incamerato senza pregiudizio di ogni successiva azione o pretesa da parte di ENAV per ogni diverso profilo oggettivo e soggettivo.

Quanto alle azioni cautelative intraprese alla luce delle richiamate vicende giudiziarie, si rappresenta che la Società ha, previo esperimento di gara, affidato a primaria società di consulenza l'incarico di valutare la congruità dei corrispettivi contrattuali relativi ai più rilevanti contratti di investimento in corso di esecuzione.

La prima fase di tale esame si è conclusa a fine 2012, evidenziando taluni scostamenti di congruità rispetto ai valori originariamente contrattualizzati, in merito ai quali la Società – nell'intraprendere contestuali azioni conseguenti di cui infra – ha avviato una seconda fase di validazione dei predetti esiti, avuto riguardo sotto il profilo tecnico alle configurazioni oggetto di *benchmarking*.

In data 24 dicembre 2012 è stata sottoscritta la scrittura privata a disciplinare le reciproche partite di dare ed avere tra ENAV e l'appaltatore SELEX Sistemi Integrati relative al risolto contratto per l'ammodernamento del sistema aeroportuale di Palermo. Avuto riguardo alle note vicende giudiziarie relative anche al contratto in oggetto, nonché alle indicazioni del citato esame, nel contesto dell'accordo di chiusura dagli importi ritenuti riconoscibili all'appaltatore a termini di contratto è stato detratto e trattenuto un ammontare cautelativo in pendenza degli esiti dei procedimenti in corso.

A seguito del recesso dal contratto stipulato in relazione al sistema ADS-B, anch'esso oggetto del predetto esame, sono in corso tutti gli adempimenti propedeutici a pervenire, con ogni opportuna cautela, ad una definizione delle partite di dare ed avere di cui alle attività eseguite ed in corso alla data della caducazione del contratto.

A seguito di recesso dal contratto per l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali di Parma, sono in corso di adozione analoghe cautele.

Quanto alle anomalie riscontrate, in particolar modo con riferimento al contratto in materia di sistema di Multilaterazione, relative ad attività di posa in opera non ancora eseguite e tuttavia fatturate e poste alla base di cessione di credito, si rileva che l'appaltatore ha provveduto a riacquistare dalla cessionaria la relativa fattura, per il cui complessivo importo è inoltre stata da ENAV richiesta corrispondente nota di credito. Ogni disponibile informazione è stata in proposito fornita, oltre che al Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo ed al Collegio Sindacale, alle competenti Autorità giudiziarie.

II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La safety, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli

1. La sicurezza operativa (i.e. *Safety*)

La *Safety* quale insieme coerente di attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo rappresenta una delle prerogative fondamentali dell'attività di ENAV: non solo *core business* societario ma soprattutto missione, perché è attraverso la *Safety* che ENAV, al massimo grado, tutela tanto l'incolumità delle persone, che quella dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche.

E' garantendo l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo, che ENAV attua la propria *Safety mission*. Soprattutto negli ultimi anni, la Società si è costantemente impegnata a migliorare i propri livelli di prestazione elaborando e attuando sempre più idonee strategie che, sulla base di solidi sistemi di governo ed esercizio, hanno assicurato sia un elevato livello prestazionale, che una puntuale conformità agli standard nazionali, europei ed internazionali.

Per meglio definire l'attività di governo della *Safety* ENAV nell'anno 2012 è tuttavia necessario delineare, almeno a grandi linee, il quadro generale entro cui le *performance* societarie hanno dovuto commisurarsi: solo in questo modo infatti, indicatori e parametri di valutazione prestazionale della *Safety* potranno avere un significato integro e valido.

Quello appena trascorso è stato l'anno più *safe* della storia dell'aviazione moderna ovvero, se paragonato ai dieci anni precedenti, il 2012 è stato quello in cui, con 1,6 incidenti mortali per ogni milione di ore di volo, si è avuto un sensibile, ulteriore miglioramento della *Safety*.

In particolare è l'aviazione degli Stati membri dell'Unione europea ad essere risultata tra le più elevate al mondo, al pari con i consistenti livelli del Nord America.

A sottolineare ulteriormente la valenza di questi risultati, c'è da considerare la condizione sfavorevole in cui ENAV, assieme all'intero settore dell'aviazione, ha dovuto fare i conti nel fornire i propri servizi: una sempre crescente pressione finanziaria che, conseguenza della crisi economica generale, ha indubbiamente condizionato le fattispecie più esposte, su tutte, ovviamente, la riduzione del traffico passeggeri. Il

2012 ha infatti registrato una flessione del trend di crescita caratteristico del triennio precedente: -1,3% rispetto al 2011 ossia 146.000.783 passeggeri a fronte di 147.970.930 del 2011.

In questo ambito, anche il sistema di trasporto ha visto modificare i modelli di business dei vettori, assestando quote di traffico fra vettori *low cost* e vettori tradizionali ad un 40,42% contro un 59,58%.

Anche nell'ambito dei collegamenti europei, la rete di rotte aeree è risultata essere meno strutturata del passato, più rivolta cioè verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate: tutto ciò ha generato un notevole aumento nella complessità del traffico aereo che, associata ad una contemporanea concentrazione della domanda in alcune fasce orarie, ha di certo contribuito a rendere più complessa la gestione dei flussi di traffico aereo e la domanda di servizi gestiti da ENAV.

E' in questo contesto che è quindi necessario inquadrare tutte le attività messe in campo da ENAV per la *Safety*, a partire da quelle che hanno garantito l'indispensabile opera di valutazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi. Pur nel complesso, e non 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 (*Separation Minima Infringement*), incursioni di pista (*Runway Incursion*) e capacità di fornire un servizio ATM sicuro (*ATM Specific Occurrences*).

Nel 2012 le segnalazioni totali di inconvenienti di *Safety* sono state 2.347, in diminuzione rispetto al dato del 2011 che si attestava a 2.529. Le segnalazioni a contributo ATM sono state 186 (175 nel 2011) tra le quali 45 con carattere di significatività della riduzione della separazione.

L'andamento positivo della performance di *Safety* rappresenta il frutto anche di una sistematica e capillare applicazione del *Safety Management System* da parte della Società che vede il supporto del personale degli Enti 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, raccolta di questionari compilati da quasi 2.000 unità su un organico di circa 3.200 addetti e collegata analisi dei risultati.

Insieme ad alcune aree di miglioramento individuate, EUROCONTROL ha rilevato 5 punti di forza nelle caratteristiche positive della *Safety Culture* di ENAV. Nell'ottica della prosecuzione di tale attività è stato predisposto un *Action Plan*, attualmente in