

fase di revisione finale, contenente più di 70 azioni di miglioramento trasversali a tutte le Funzioni Aziendali.

ENAV, tra i primi al mondo, ha anche sviluppato una metodologia di analisi del rischio degli Enti operativi verificando sia le realistiche relazioni di causa effetto che le interazioni tra le varie componenti del sistema. Tale progetto, denominato EURECA (ENAV *Unit Resilience Case*), è stato finora sviluppato nell'ambito di Roma ACC ed a breve sarà replicato anche su tutti gli altri Enti in cui viene fornito il Servizio di Controllo del Traffico Aereo.

Nel 2012 sono state effettuate circa 270 Valutazioni di *Safety* inerenti altrettante modifiche al sistema ATM con aumento di circa il 60% rispetto al 2011 e dell'80% rispetto al 2012.

Nell'ambito dell'accordo siglato da ENAV con ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo), nel corso del 2012 la Società ha provveduto anche a gestire e soddisfare circa 100 richieste di documentazione relativa ad eventi che erano stati segnalati alla stessa Agenzia in accordo a quanto previsto dalle procedure del *Safety Management System*.

2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

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

➤ Capacità ATC

Nel 2012, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.561.809, in diminuzione (-2,4%) rispetto ai voli controllati nel 2011 (1.600.637 voli). La valutazione di lungo periodo, (1.327.474 voli nel 2002 vs 1.561.809 del 2012), conferma tuttavia una tendenza positiva (+17,65% 2012 vs 2002).

Nel 2012, risultano aver pesato la crisi dell'area euro e la specifica situazione nazionale. La depressione economica e finanziaria ha infatti prodotto conseguenze sul mercato del trasporto aereo e sui vettori, annullando di fatto il positivo effetto collegato alla riapertura dello spazio aereo libico. Nonostante una leggera ripresa del traffico aereo in sorvolo, la flessione dei voli internazionali (in arrivo/partenza da nostri aeroporti), e la significativa riduzione dei collegamenti interni hanno riportato la media

giornaliera dei voli assistiti ad un valore simile a quello registrato nel 2009 e comunque inferiore a quella del 2011 (4.269 voli giornalieri medi del 2012, rispetto ai 4.385 del 2011).

La flessione di traffico aereo, inizialmente non prevista, ha determinato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. ENAV ha infatti ricercato l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale e delle torri di controllo ma ciò si è potuta concretizzare solo in determinati e specifici periodi dell'anno/giorno e non nei periodi di picco di domanda, durante i quali, la Società ha dovuto mantenere la capacità necessaria a gestire, in sicurezza e con puntualità, i picchi giornalieri e/o stagionali che, anche nel 2012, sono rimasti molto sostenuti. Il picco giornaliero si è registrato il 4 Agosto 2012 con 6.115 voli assistiti (erano stati 6.038 nel 2011 e 5.815 nel 2009).

In particolare, nemmeno nei momenti di massimo livello di domanda, i voli "in rotta" gestiti da ENAV hanno subito ritardi e/o regolazioni ATFM imputabili alla fornitura del servizio di controllo del traffico aereo erogato dal ANSP civile.

➤ **Puntualità dei voli e continuità dei servizi**

Per quanto concerne la qualità del servizio di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell'erogazione dei servizi di navigazione aerea, i dati riferiti al 2012 confermano l'efficace gestione operativa di ENAV.

Il meccanismo previsto dallo schema incentivante del Piano di Performance Nazionale, prevede il diritto ad un incentivo economico nel caso in cui l'indicatore relativo alla "media del ritardo ATFM per i voli in rotta" fosse risultato uguale/minore all'obiettivo. ENAV, nel 2012, ha pienamente raggiunto il target, conseguendo il massimo dell'incentivo economico previsto (8 milioni di euro), avendo registrato un valore di ritardo medio per volo in rotta inferiore a 0,03 minuti/volo.

Complessivamente, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al "Sistema Italia" un totale di 103.581 minuti di ritardo (174.167 nel 2011 e 222.181 minuti nel 2010), con un valore di ritardo medio per volo assistito pari a 0,07 minuti/volo (0,109 minuti/volo nel 2011 e 0,139 nel 2010).

Con questa *performance* operativa ENAV conferma di essere (ormai dal 2010) il più efficace tra i principali *service provider* europei.

➤ **L'efficienza dei voli**

Nel corso del 2012 è stata consolidata l'attività aziendale a supporto dei clienti (identificate nelle compagnie di navigazione aerea).

Confortata dal periodico confronto con gli *User* e con gli *Stakeholder*, anche nel 2012 ENAV ha posto in essere anche una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo che sia anche ecosostenibile e che sia conseguente alle deliberazioni della 37° Conferenza dell'ICAO, allineata agli obiettivi dell'*ATM Master Plan* Europeo e conforme agli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE 691/10 e successive modificazioni).

ENAV anche nel 2012 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan (FEP)*, che, ormai dal 2008, raccoglie sia le azioni programmate nel triennio, sia il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Per il triennio 2012-2014, molte azioni FEP sono direttamente collegate all'implementazione di un *network ATS* di maggior precisione ed efficacia, quindi funzionale al miglioramento della pianificabilità e della condotta dei voli, nelle fasi di crociera, di avvicinamento/allontanamento e in aeroporto.

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

➤ **Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2013**

Il perdurare della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, ha determinato una revisione delle stime di traffico aereo che, a livello europeo, non si prevede torni ai livelli del 2008 prima di 3-5 anni. Sulla base dei dati disponibili al 30 aprile 2013, l'andamento dei voli IFR/GAT, anche per l'Italia, risulta negativo per il 2013 e, nelle previsioni almeno parzialmente, per il 2014, anno durante il quale potrebbe essere invertita la tendenza.

➤ **La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione**

L'ulteriore evoluzione del quadro normativo internazionale e nazionale sulla materia della security e la necessità di consolidare il ruolo di ENAV quale infrastruttura

chiave del sistema del trasporto aereo nazionale ed europeo, ha spinto l'azienda ad investire ulteriormente, in termini di processi organizzativi, risorse materiali e qualificazione professionale, nel consolidamento di un effettivo sistema di gestione della security a protezione del personale, dei sistemi, delle reti e degli impianti di servizio. Notevole, al riguardo, la campagna di revisione dell'analisi del rischio e la conseguente strutturazione delle procedure, che accompagna stabilmente tutti i processi strategici nella materia della sicurezza, con particolare riguardo alla tutela della vita umana in volo e a terra, della libertà di circolazione, dell'efficienza e regolarità del trasporto aereo.

Le relazioni con gli Enti della pubblica Amministrazione preposti alla sicurezza del trasporto aereo e della pubblica sicurezza generale, richiedono un'attenzione verso la società pubblica preposta ai servizi della navigazione aerea, anche in attuazione di precise norme primarie e regolamentari come, da ultimo, il Decreto Legislativo 61/2011 in materia di infrastrutture critiche europee e la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 gennaio 2013 in

E' pure proseguita l'attività di riorganizzazione del sistema della protezione fisica delle infrastrutture, proseguendo l'obiettivo della valorizzazione degli investimenti tecnologici e l'armonizzazione delle misure di presidio, anche in applicazione del Decreto del Ministro dell'Interno n. 269/2010.

Infine va sottolineato, nel quadro dei processi di organizzazione aziendale, il sempre più rilevante rapporto tra *security* e *safety* operativa, che hanno strutturato modelli di analisi e di sviluppo rilevanti per assicurare i più alti livelli di sicurezza nell'erogazione dei servizi rimessi dalla legge ad ENAV e che costituiscono punto di riferimento istituzionale con le competenti autorità del settore.

➤ **Salute e sicurezza sul luogo di del lavoro per l'anno 2012**

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*.

È stato avviato uno studio di fattibilità relativo all'esecuzione, presso le sedi ENAV, del piano di sorveglianza sanitaria dedicato alla verifica di eventuali condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze stupefacenti.

L'attività di monitoraggio ambientale degli agenti fisici (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, radon, ecc.), che possono incidere sulla sicurezza, salute e comfort dei lavoratori, è proseguita regolarmente presso diversi impianti Aziendali.

Le esercitazioni antincendio vengono effettuate annualmente simulando l'attuazione delle istruzioni presenti nei piani di emergenza: con la finalità di migliorare costantemente la sinergia con le varie realtà coesistenti nei siti ENAV aeroportuali, le citate esercitazioni, in molteplici casi, vengono effettuate congiuntamente ai vigili del fuoco locali che, utilizzando appositi mezzi di soccorso, intervengono direttamente all'interno dei luoghi di lavoro Aziendali. In alcuni casi hanno partecipato anche i medici competenti che, con l'ausilio di idonei manichini, hanno simulato manovre di rianimazione cardio-polmonare e di primo soccorso dando idonea concretezza alla formazione obbligatoria degli Addetti al Primo Soccorso.

Anche nel periodo in esame, infine, sono stati prodotti numerosi documenti di cui all'art. 26 D.L.gs. 81/08 e s.m.i., sono stati aggiornati i documenti di valutazione dei rischi ed i piani di emergenza effettuando periodici sopralluoghi e riunioni presso le Unità Produttive previsti dalla normativa, con la redazione di appositi verbali che vengono tenuti agli atti per la consultazione dei partecipanti e dell'Autorità competente.

B) La normativa comunitaria e i piani di performance

1. Il Piano di Performance Nazionale e gli obiettivi

Il 2012 si è caratterizzato per l'entrata in vigore del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea normato dai Regolamenti comunitari n. 691/2010 e n. 1794/2006 (quest'ultimo per come emendato dal Regolamento n. 1191/2010).

Con lettera del 17/12/2012 indirizzata al Ministro per lo Sviluppo Economico, la Commissione Europea ha comunicato l'approvazione del Piano di Performance Nazionale, ovvero del documento nel quale lo Stato ha stabilito gli obiettivi prestazionali da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (nel caso specifico, il periodo va dal 2012 al 2014).

Tale Piano, sebbene adottato successivamente all'inizio del periodo di riferimento, è entrato in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 2012, in applicazione di quanto previsto dall'art. 15 del Regolamento CE n. 691/2010.

Il Piano di Performance Nazionale per il primo periodo di riferimento, oltre al monitoraggio di alcuni indicatori nelle aree dell'ambiente e della sicurezza, prevede la fissazione ed il raggiungimento di obiettivi di efficienza di rotta nelle aree della capacità e dell'efficienza economica.

2. L'obiettivo di efficienza economica di rotta secondo lo schema di Performance comunitario

Lo schema di prestazioni per i servizi alla navigazione aerea introduce una modifica sostanziale al modello gestionale dei fornitori di servizi alla navigazione aerea, spostando il *focus* sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo. L'effetto più rilevante di tale modifica è rappresentato dalla fine del "*full cost recovery*" e dall'introduzione di una componente di rischio gestionale legata sia al traffico che ai costi, i cui effetti saranno di seguito approfonditi.

Tale schema di prestazioni prevede il rispetto di un indicatore di riferimento per quanto concerne l'efficienza economica di rotta. L'indicatore di riferimento è

rappresentato dalla *Determined Unit Rate (DUR)* ovvero dal "tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta.

Va ricordato che tale definizione esplicita la differenza esistente tra la tariffa determinata e la tariffa applicata ai vettori. Infatti, laddove la *Determined Unit Rate* è calcolata sulla base dei soli costi determinati, classificati secondo quanto indicato dalla normativa comunitaria ed espressi in termini reali (valori 2009), la tariffa applicata ai vettori prende, invece, in considerazione tra i costi anche i *balance* degli anni precedenti, il tutto espresso in termini nominali.

3. Il risultato conseguito da ENAV nel 2012 in termini di efficienza economica di rotta

L'entrata in vigore della nuova disciplina comunitaria, che ha di fatto assoggettato il *provider* a nuovi livelli di rischio, ha richiesto alla Società l'adozione delle debite azioni per affrontare i cambiamenti imposti nelle logiche gestionali.

ENAV, infatti, ha dovuto tenere conto non soltanto del rispetto dei parametri di qualità del servizio offerto, ma anche dei vincoli imposti dal rispetto degli obiettivi di efficienza economica e dai relativi meccanismi di condivisione del rischio, sul traffico e sui costi.

Nel corso del 2012 l'Italia si è trovata ad affrontare una grave crisi di carattere sia finanziario che economico, che sta ancora producendo impatti negativi su tutti i settori del sistema produttivo nazionale. Il trend economico evidenziato per l'Italia, dove il PIL è calato del 2,2% rispetto al 2011 (con un trend negativo per circa sei trimestri consecutivi) trova forti analogie in Europa dove, secondo gli ultimi dati pubblicati da Eurostat, l'economia si è contratta negli ultimi tre mesi dell'anno dello 0,6%.

Tra i settori che hanno maggiormente risentito della crisi economica nazionale ed internazionale, rientra anche il settore del trasporto aereo, il cui andamento è storicamente correlato all'andamento economico.

Infatti, nel corso del 2012, il traffico di rotta complessivo, espresso in unità di servizio, ha registrato una contrazione del 2,8%, con un calo significativo nella componente del traffico nazionale commerciale (-6,9%). Allo stesso tempo, la più

generale crisi economica europea ha ritardato anche l'aumento del traffico internazionale che per il 2012 si è attestato su un +1,4%.

Come citato in precedenza, all'andamento del traffico, il nuovo schema di prestazioni associa un meccanismo di ripartizione del rischio tra *provider* e compagnie aeree. Si ricorda che il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, si basa sulla misurazione dello scostamento tra le previsioni di traffico, espresso in Unità di Servizio, utilizzate per il calcolo dell'indicatore di efficienza economica nel Piano di Performance nazionale ed i valori di consuntivo rilevati alla fine dell'anno in esame. Il meccanismo di ripartizione prevede che le variazioni comprese tra $\pm 2\%$ del traffico di consuntivo rispetto al traffico pianificato siano a totale carico dei *provider*, mentre le variazioni comprese tra $\pm 2\%$ e $\pm 10\%$ siano ripartite nella misura del 70% a carico delle compagnie aeree e del 30% a carico dei *provider*.

La significativa riduzione nei livelli di traffico registrata nel corso del 2012, ha pertanto determinato un calo del 4,5% delle unità di servizio rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance.

(in milioni di euro)

	2012
Unità di servizio pianificate nel PPN	8,525
Unità di Servizio di consuntivo	8,145
Variazione %	-4,5

Tale riduzione ha portato ad una perdita complessiva da traffico di circa 26 milioni di euro. A seguito dell'applicazione del complesso meccanismo di ripartizione del rischio sul traffico, la quota di rischio sopportata dalla Società ammonta a 15,9 milioni di euro, laddove la quota di rischio trasferita alle compagnie aeree è di 10 milioni di euro.

Tuttavia, l'efficientamento sui costi determinati di rotta operato da ENAV nel corso del 2012, ha consentito, di fatto, di neutralizzare la perdita correlata al meccanismo di condivisione del rischio traffico. Infatti, ENAV ha chiuso l'anno in esame con una riduzione dei costi determinati di rotta del 3,4% rispetto a quanto pianificato nel Piano di Performance.

(in milioni di euro)

	PPN	Consuntivo	Variazione Assoluta consuntivo vs pianificato	Variazione % consuntivo vs pianificato
Costi di rotta	531,937	513,688	-18,3	-3,4

Tale risultato è di particolare rilievo se si considera che, il nuovo schema comunitario, ha introdotto anche un meccanismo di rischio sui costi con il quale è stata, di fatto, eliminata la possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi nel Piano di Performance) e quanto consuntivato a fine anno (cosiddetto meccanismo del *balance*). L'efficienza (o inefficienza) sui costi resta, pertanto, a carico dei bilanci dei provider.

Grazie all'efficace azione di pianificazione e controllo dei costi e seppure a fronte di una profonda crisi del traffico, legata a fattori esterni al controllo del provider, ENAV è riuscita comunque a raggiungere l'obiettivo di efficienza economica di rotta (DUR) fissato per il primo anno del periodo di riferimento e pari a. 58,96 euro (in termini reali, euro 2009).

Infatti, la DUR di consuntivo 2012 per ENAV è stata pari a 58,91 euro (in termini reali, euro 2009). A fronte di una efficienza pianificata pari al 2,33%, ENAV ha, pertanto, raggiunto un'efficienza del 2,4%.

Tale sforzo appare ancor più apprezzabile se si considera che la struttura dei costi del *provider* nazionale è naturalmente caratterizzata da una certa rigidità nelle sue principali componenti (ad esempio nel costo del personale e delle manutenzioni) dalle quali deriva che la loro pianificazione non possa seguire una logica di breve termine legata alla variabilità della domanda, ma debba invece essere correlata ad un orizzonte temporale di medio - lungo termine, al fine di garantire quei livelli di sicurezza e di qualità del servizio imprescindibili per un sistema del trasporto aereo sicuro ed affidabile.

L'applicazione della nuova normativa in materia di prestazioni ha portato inoltre, nel 2012, ad un duplice effetto positivo sul risultato aziendale. Il primo è dato dalla possibilità di recuperare, attraverso la tariffa, la differenza tra l'inflazione pianificata e quella di consuntivo. Tale differenza, valorizzata secondo quanto indicato dalla normativa, ammonta a 6,1 milioni di euro.

Il secondo effetto positivo è generato dall'applicazione del meccanismo di incentivazione sulla capacità, ovvero sul livello medio dei ritardi ATFM per i voli in rotta. Il Piano di Performance italiano prevede, infatti, la possibilità di applicare un meccanismo incentivante (*bonus/malus*) sulla capacità. Si ricorda che la peculiarità del sistema incentivante previsto dal Piano di *Performance* italiano si concretizza nella fattispecie che prevede la corresponsione del bonus correlata al raggiungimento di una "soglia di incentivo", la quale risulta essere ancora più bassa, e quindi più sfidante, rispetto agli obiettivi nazionali.

Il risultato conseguito in termini di ritardi in rotta nel 2012 ha visto ENAV affermarsi tra i migliori fornitori di servizi alla navigazione aerea d'Europa anche secondo il nuovo schema di prestazioni comunitario. Infatti, il valore medio del ritardo ATFM per i voli in rotta, è stato pari a 0,0003 min/volo (per 411 minuti complessivi di ritardo nell'anno). In rotta, i ritardi ATFM attribuibili ad ENAV sono stati pari a complessivi 132 minuti, per un ritardo medio pari a 0,0001 min/volo. Se si considera che il target stabilito nel Piano di Performance Nazionale era di 0,14 minuti di ritardo ATFM per i voli in rotta, e la soglia di incentivo era fissata a 0,08 minuti di ritardo ATFM per volo in rotta, si comprende che il risultato raggiunto è di rilievo. L'efficienza raggiunta ha determinato il riconoscimento alla Società del livello massimo di bonus previsto dallo schema di incentivazione sulla capacità, che ammonta, come già detto, a 8 milioni di euro.

C) Le attività internazionali

Il trasporto aereo è da sempre caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa e sempre più si basa su una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale. I confini nazionali sono sempre meno in evidenza per un settore del trasporto che è sempre stato *"global by definition"*; tale affermazione è particolarmente vera per l'*Air Traffic Management* attuale. Le decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire, vengono infatti prese sempre più a livello internazionale: servizi e infrastrutture dell'ATM saranno sempre più gestiti da organizzazioni transnazionali.

ENAV ha compreso per tempo questa evoluzione dell'ATM, intraprendendo un tempestivo e importante cambiamento interno, tale da consentire alla Società di poter esprimere il proprio potenziale non solo in termini di "eccellenza" nella qualità del servizio fornito, ma anche in termini di influenza e leadership nei processi decisionali internazionali.

All'interno di questo scenario, ENAV ha già da tempo colto l'opportunità di crescita legata all'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi in una serie di attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *Air Navigation Service Provider* e con le principali Organizzazioni Internazionali esistenti nell'ambito del trasporto aereo ed in particolare dell'*Air Traffic Management* (Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO) proprio per rispondere all'esigenza di *"fare network"*.

Inoltre, considerati gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea con la creazione del *Single European Sky*, e la conseguente necessità di assumere una visione ed un approccio comune alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, ENAV ha garantito la sua partecipazione strategica alle organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte, e ha inoltre attivato una serie di collaborazioni volte a rafforzare la posizione e la strategia di ENAV a livello internazionale.

1. Il quadro di riferimento

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo *Single European Sky* (SES) del 2004 ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management*, avviando una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di business e di sviluppo

di tutti gli operatori del settore coinvolti nel processo di integrazione comunitario dell'assistenza al volo.

Successivamente, dando seguito all'iniziativa *Single European Sky II* (SES II), la Commissione Europea ha sancito un nuovo impianto legislativo che prevede significativi cambiamenti nella futura Gestione del Traffico Aereo in termini di gestione della capacità operativa con l'introduzione del ruolo del *Network Manager*, *Safety*, Innovazione tecnologica con il Programma SESAR, *Human factor*, ed infine *Performance*.

Inoltre, dopo circa tre anni dalla pubblicazione del SES II, entrato in vigore nel dicembre 2009, la Commissione Europea ha lanciato un'ulteriore iniziativa volta al potenziamento del quadro normativo per raggiungere gli obiettivi chiave del *Single European Sky*, attraverso il cosiddetto *Single European Sky II plus*, per la natura dell'iniziativa prettamente rafforzativa di quanto già in essere, vale a dire il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti precedenti: il ruolo della Commissione Europea, la centralizzazione della produzione normativa, il riconoscimento della centralità del Network a livello operativo e tecnico per il miglioramento delle performance e la conseguente riconfigurazione dei compiti degli organismi che operano nel settore (ad esempio EASA ed EUROCONTROL).

Di fatto, la Commissione Europea ha rafforzato il suo ruolo di indirizzo e guida lungo tutta la "value chain" dell'*Air Traffic Management*: dalle attività di Ricerca e Sviluppo alla pianificazione, da questa all'implementazione, fino alle operazioni con il ruolo centrale del *Network Manager* e del futuro *Deployment Manager*.

ENAV sta partecipando alle consultazioni che si svolgono in ambito europeo sui possibili scenari che porteranno all'evoluzione del *Single European Sky II plus*. Questa attività rappresenta un'opportunità unica per la modernizzazione del sistema continentale, con il forte coinvolgimento delle istituzioni nazionali ed europee ed il riconoscimento del ruolo chiave degli *stakeholder* operativi, ed in particolare dei *Service Provider*, nelle strutture di governo quali *SESAR Joint Undertaking*, *Deployment Manager* e *Network Manager*.

Di seguito sono descritti sinteticamente i principali programmi e attività internazionali di ENAV.

2. BLUE MED

La normativa del Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*) prevede l'implementazione di "Blocchi Funzionali di Spazio Aereo" (FABs) da parte degli Stati Membri dell'Unione Europea.

Il FAB è lo spazio aereo di responsabilità di due o più Stati nel quale i velivoli vengono gestiti operativamente in modo indipendente dai confini nazionali, con requisiti operativi e tecnici tesi a semplificare e uniformare la gestione del traffico aereo, contenendone i costi, aumentando la capacità operativa e allo stesso tempo riducendo l'impatto ambientale delle operazioni.

Per l'Italia, le attività del progetto FAB BLUE MED si svolgono in collaborazione con l'ENAC e l'Aeronautica Militare, in accordo con gli indirizzi in materia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3. Il Programma SESAR

SESAR (Single European Sky ATM Research) è un'iniziativa lanciata dalla Commissione Europea per fornire al "*Cielo Unico*" gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo interoperabile.

Obiettivo del Programma SESAR è superare la frammentazione nazionale esistente e convogliare gli sforzi di Ricerca e Sviluppo verso sistemi di controllo di traffico aereo omogenei e moderni, in grado di garantire una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, con costi unitari di rotta dimezzati, coefficienti di sicurezza 10 volte maggiori e ricadute ambientali 10 volte minori.

La *SESAR Joint Undertaking* dispone di un budget di 2.1 miliardi euro ed è composta da 16 Membri a pieno titolo (*Full Members*) - fra cui ENAV - in rappresentanza di tutta l'industria ATM europea più EUROCONTROL, nonché 25 Partner Associati per un totale di circa 2000 esperti presenti in 23 diversi paesi.

Il Programma di lavoro continuerà con la Fase di *Deployment* (2014-2025) che, sviluppando quanto previsto nel Primo Pacchetto di Implementazione (*Implementation Package I*) identificato dallo *European ATM Master Plan*, vedrà la realizzazione dell'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e funzionalità associate.

4. Il Gruppo A6

Il processo di negoziazione che ha portato ENAV alla nomina di membro della *SESAR Joint Undertaking* ha rappresentato un'opportunità notevole per la creazione di una rete di cooperazione tra i cinque maggiori fornitori di servizi di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa: ENAV, AENA (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), NORACON (Austria e Nord Europa).

La convergenza di interessi si è tradotta nella necessità e opportunità da parte degli ANSP di sviluppare una *partnership* strategica che supportasse ciascuna organizzazione nell'obiettivo di veicolare con maggiore consistenza e visibilità le posizioni comuni.

Nel Febbraio 2007, in coincidenza con l'avvio del processo di negoziazione per l'ammissione alla *SESAR Joint Undertaking*, nasce, su proposta di ENAV, il gruppo A6: tale gruppo, costituito dai cinque maggiori fornitori di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa, si è rivelato uno strumento prezioso per valorizzare la candidatura delle singole organizzazioni, tutte risolte con esito positivo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 di consolidare la cooperazione anche a livello formale, nel giugno 2011 è stato firmato, dagli Amministratori Delegati e Direttori Generali dei *partner*, il *Memorandum of Cooperation*.

L'accordo descrive le aree di cooperazione di interesse per il gruppo A6, e la struttura di *governance* di cui il gruppo si è dotato.

5. Coflight

In linea con SESAR, Coflight, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato grazie alla collaborazione tra ENAV, DSNA e Skyguide e sviluppato dal Consorzio Industriale Thales-Selex, è oggi considerato dalla comunità europea ATC come il primo esempio concreto in direzione del Cielo Unico Europeo ed è stato identificato dallo stesso SESAR come uno dei costituenti fondamentali che permetteranno la realizzazione della baseline del 2013 per benefici apportati. La Road-map del Programma prevede quattro versioni principali, incrementalì: nel 2013 Coflight sarà integrato in 4-Flight, il futuro sistema ATM di rotta di ENAV ed entrerà in esercizio a partire dal 2015.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, Coflight rappresenta un autentico passo in avanti sia a livello operativo che tecnologico.

6. Flight

Sulla base degli ottimi risultati ottenuti dalla cooperazione in Coflight, ENAV e DSNA hanno ampliato la loro collaborazione avviando un programma di lungo termine denominato 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR, mutuando le reciproche esperienze, condividendo l'entità dell'investimento ed assumendo al suo interno il prodotto Coflight come una componente di base.

Alla base di tale cooperazione vi è uno studio di fattibilità, tra cui un *business plan* ed un'analisi costi-benefici, che ha mostrato una significativa riduzione del costo dell'investimento complessivo franco-italiano, con un impatto positivo sugli utenti della rete.

D) Gli investimenti

1. Il Piano degli investimenti 2012–2014

In considerazione della sfavorevole congiuntura internazionale che vi è stata fra la fine del 2011 e l'inizio del 2012, con una consistente flessione di traffico e di ricavi e con la contemporanea entrata in vigore del nuovo *Performance Scheme* Europeo, che impone a tutti gli ANSP obblighi in termini di efficientamento congiuntamente alla sostanziale abolizione del meccanismo di *cost recovery*, all'inizio del 2012 il Board Investimenti di ENAV (istituito a metà gennaio 2012, presieduto dall'Amministratore Unico e composto dai responsabili Area Tecnica, Area Operativa e Amministrazione, Finanza e Controllo) ha predisposto un piano che prevede alcune riduzioni degli investimenti rispetto al piano 2011-13, salvaguardando, ovviamente, quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2012-2014, ENAV ha confermato la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, in larga misura anticipando i concetti del nuovo *network* ATM che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea sta, infatti, procedendo verso una sostanziale rivoluzione tecnologica del *network* ATM europeo, a cui sono chiamati a partecipare tutti gli *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti, ancorché decrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, consente una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di ENAV.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2011-2013) in termini di:

- rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.