

SESAR, in cui i sistemi di terra e di bordo si scambieranno i dati senza necessariamente l'intervento dei controllori e dell'equipaggio via radio. Il progetto, assegnato a ENAV dalla SESAR Joint Undertaking, prevede la partecipazione nel biennio 2012-2014 di un Consorzio di Imprese di altissimo livello quali, Airbus, Boeing, Airfrance, EasyJet, SITA e SELEX ES. Si articola in complesse attività di studio, di validazione, di formazione del personale operativo che verrà infine coinvolto nei flight trials, circa 36 voli operati da EasyJet e Air France nello spazio aereo nazionale, inglese e francese.

AFD, il cui costo preventivo è di circa 3 milioni di Euro finanziati al 50% dalla SJU, è entrato nella fase esecutiva il 13 Giugno del 2012; nel primo semestre di lavoro le attività di progetto si sono prevalentemente concentrate in una fase iniziale di validazione attraverso due turni di role-gaming svoltisi a Tolosa e a Londra, in cui controllori e piloti si sono confrontati nel mettere a punto le più idonee procedure per la conduzione dei voli di dimostrazione.

COFLIGHT

In linea con SESAR, Coflight, il sistema *flight data processing* (FDP) di nuova generazione realizzato grazie alla collaborazione tra ENAV, DSNA e Skyguide, 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 Roadmap del Programma prevede quattro versioni principali, incremental: 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. Fornisce funzioni altamente avanzate quali la predizione della traiettoria in 4D (calcolata considerando il peso dell'aeromobile al decollo, le direttive delle compagnie aeree e le intenzioni del pilota), un nuovo meccanismo di interoperabilità basato sullo scambio del Flight Object con altre ATSU (Air Traffic Service Units) e l'integrazione con i servizi datalink.

La sua architettura aperta e modulare basata su un middleware standardizzato, garantirà nel lungo termine un'elevata scalabilità del Prodotto e la capacità di essere innovato tramite l'introduzione di nuovi servizi, con l'obiettivo di fornire puntualmente agli utilizzatori dello spazio aereo le migliori performance ed di supportare i futuri concetti operativi che saranno definiti da SESAR.

4-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 basato 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 chiaramente una significativa riduzione del costo dell'investimento complessivo franco-italiano, con un impatto positivo sugli utenti della rete.

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 è realizzato da ESA, l'Agenzia Spaziale Europea, che ne cura direttamente l'implementazione, con il coordinamento della Comunità Europea e di Eurocontrol.

Lo sviluppo tecnico del sistema EGNOS è stato completato nel 2006. Attualmente il sistema è gestito da ESSP (European Satellite Services Provider) SaS, ed è stato certificato secondo le norme SES (Single European Sky) relative all'interoperabilità (reg. 552/2004). In data 2 marzo 2011, la Commissione Europea (proprietaria del sistema EGNOS) ha dichiarato ufficialmente disponibile il sistema per le applicazioni aeronautiche "safety of life". Il sistema è in grado di aumentare le capacità aeroportuali permettendo atterraggi in condizioni di scarsa visibilità anche in aeroporti non equipaggiati con ILS o quando quest'ultimo non è disponibile. Inoltre EGNOS supporta la progettazione di avvicinamenti a discesa costante e/o curvilinei consentendo risparmi di tempo e costi, nonché benefici in termini di impatto ambientale (minori emissioni ed inquinamento acustico). ENAV gestisce l'esercizio del Mission Control Centre di Ciampino (ubicato presso la funzione SIO) e 2 di stazioni RIMS (presso i siti ENAV di Ciampino e Catania).

ERATO Programma di Integrazione di ERATO (En-Route Air Traffic Organizer) in SATCAS.

ELISA (Erato Light Integration in SATcas)

Nell'autunno del 2012 ENAV ha avviato il programma di integrazione di ERATO: uno strumento che supporta il Controllore nella gestione del traffico aereo individuando i potenziali conflitti e mettendo in evidenza gli elementi da valutare per la soluzione degli stessi.

ERATO è da considerarsi infatti come un insieme di strumenti di cooperazione, progettato per supportare il controllore, che rimane comunque il protagonista del processo di gestione dei potenziali conflitti, a prendere decisioni in modo più sicuro ed efficiente. Al nuovo software dovranno naturalmente essere associati adeguati metodi di lavoro e una presentazione (HMI) funzionale.

Il programma di integrazione di ERATO, denominato ELISA (Erato Light Integration in SATcas), si pone come obiettivo l'introduzione dei servizi forniti da ERATO nel Sistema legacy italiano al fine di incrementare il livello di sicurezza e di performance delle operazioni di controllo del traffico aereo negli ACC nazionali per i segmenti di rotta.

Ambiente

Garantendo i massimi livelli di sicurezza operativa (*safety*) e di qualità del servizio (capacità ATC e puntualità), anche per il triennio 2012-2014, ENAV ha definito un proprio Flight Efficiency Plan (FEP).

Per contribuire proattivamente alla riduzione dell'impatto ambientale collegato alle operazioni di volo e per consentire agli *airspace users* di ridurre il consumo di carburante e, quindi, le emissioni di CO₂, ENAV ha programmato l'ottimizzazione, sul piano orizzontale e verticale, delle traiettorie pianificabili e l'ulteriore riduzione dei tempi di volo e delle operazioni degli aeromobili al suolo.

Rispetto agli obiettivi ambientali che devono essere perseguiti a livello europeo e nazionale, il contributo derivante dall'implementazione del FEP di ENAV è di fondamentale importanza. Infatti, la realizzazione delle misure programmate viene monitorata dalla NSA/ENAC e, al termine del primo periodo di applicabilità del Performance Scheme (2012-2014), gli output relativi al FEP potranno essere considerati quale utile contributo per contrastare i cambiamenti climatici.

Nonostante la contrazione del traffico aereo assistito, le azioni previste per il 2012 dal FEP sono state condotte, e in alcuni casi anticipate, in tutte le previste aree di intervento: *"En-Route - Progettazione Spazio Aereo e Fruibilità del network ATS"*, *"TMA - Progettazione ed utilizzo"*, *"Operazioni aeroportuali"*, e *"Formazione e addestramento continuo dei controllori del traffico aereo"*.

Le evidenze delle misure implementate nel corso del 2012 per la sola componente di volo *"En-Route"* hanno permesso di migliorare il Flight Planning delle Compagnie Aeree. Le ottimizzazioni del routing orizzontale, circa 400 mila Km pianificati in meno, e verticale (maggior disponibilità senza vincoli di capping) hanno determinato, complessivamente, un minor consumo di carburante stimabile in circa 2.400 tonnellate, con una conseguente riduzione di circa 7.500 tonnellate di CO₂ emessa.

Nel dominio *"TMA"* il miglioramento delle rotte ATS ha determinato una riduzione delle distanze pianificate (-330 mila Km) ed un risparmio di circa 662 mila chilogrammi di carburante ed oltre 2.000 tonnellate di CO₂ in meno emesse in atmosfera.

Relativamente alla movimentazione al suolo, negli aeroporti considerati dal FEP di ENAV, il miglioramento della gestione operativa e la sempre maggior attenzione del personale CTA ha portato ad una diminuzione dei tempi di rullaggio (taxi-

time out phase) di oltre 79 mila minuti, con un risparmio di circa 1.200 tonnellate di carburante e di oltre 3.870 tonnellate di CO₂.

Considerato indicativamente come valore medio annuo rappresentativo del costo del carburante avio un importo pari a 0,78 /Kg, le sole azioni del FEP implementate nel corso del 2012 hanno portato ad un potenziale controvalore economico valutabile in complessivi circa 3,3 milioni di Euro (en-route 1,8 milioni di Euro, TMA 0,5 milioni di Euro, APT 1 milione di Euro).

Grazie all'intervento sulle politiche ambientali avviate negli ultimi anni, ENAV ha ricevuto un riconoscimento dall'Environment Workgroup di Canso (l'organizzazione di tutti i fornitori di servizi della navigazione aerea) per gli interventi adottati nella tratta Roma – Milano, che hanno permesso di ridurre il consumo di carburante degli aerei. Oltre all'innalzamento delle rotte, per gli arrivi e le partenze nella Fiumicino-Linate sono state applicate ulteriori procedure che consentono flussi di traffico dedicati con benefici sui tempi di percorrenza dei voli e sulle emissioni nocive da parte degli aeromobili. Il tutto consente una riduzione annua di circa 2 milioni di Kg di CO₂.

Risorse Umane



ASPETTI ORGANIZZATIVI

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2012 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:

- il ripristino della posizione del Direttore Generale, quale ruolo fondamentale deputato al governo dei processi di *core business* della Società. In tale impostazione sono state riallocate alle dirette dipendenze del Direttore Generale le seguenti strutture ENAV a presidio delle leve di business:
 - i. Area Tecnica, responsabile della realizzazione del Piano degli Investimenti Aziendali;
 - ii. Area Operativa, responsabile della erogazione dei servizi della navigazione aerea e della continuità operativa, affidabilità ed efficienza dei sistemi e degli apparati impiegati nell'erogazione degli stessi;
 - iii. Safety & Security, responsabile dei processi di valutazione e gestione dei rischi e di analisi degli eventi relativi alla safety (sicurezza operativa) e alla security (sicurezza fisica e delle informazioni);
 - iv. Acquisti, responsabile del processo di procurement;
 - v. Logistica e servizi di supporto, responsabile del funzionamento delle Sedi aziendali e delle relative infrastrutture; mentre le controllate Techno Sky e SICTA sono sottoposte ad un coordinamento funzionale.
- Il mantenimento, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico, 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.
- Il progressivo aumento delle sinergie di gruppo, realizzato attraverso l'accentramento in ENAV di alcune attività di *governance* (Qualità, Vendite, Comunicazione, Organizzazione), ovvero attraverso l'attuazione di un coordinamento funzionale per altre attività (Security, Relazioni Industriali, Audit).
- La costituzione, alle dirette dipendenze dell'Area Operativa, della funzione Coordinamento Progetti Operativi con la missione di coordinare e ottimizzare i progetti operativi caratterizzati da elevata trasversalità e complessità.
- L'istituzione, alle dirette dipendenze della funzione Risorse Umane, della funzione Normativa Medica e Sicurezza sul Lavoro, con l'obiettivo di presidiare tutte le tematiche inerenti alla idoneità psicofisica dei lavoratori e alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.
- La riallocazione, all'interno della funzione Risorse Umane, della formazione manageriale e specialistica quale fondamentale leva di sviluppo del capitale umano, precedentemente allocata in Academy.
- L'abolizione, negli Area Control Center, degli Uffici Gestionali a seguito del trasferimento delle attività di competenza alle strutture centrali di *governance*.
- La costituzione, alle dirette dipendenze dell'Area Tecnica, del settore Acquisti Delegati e Albo Professionisti con l'obiettivo di accentrare, in ottica di efficienza, tutti gli acquisti delegati dell'Area e le competenze relative alla gestione e all'utilizzo del Sistema di Qualificazione dei Professionisti.

- 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.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Anche per l'anno 2012, 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, oltre che nella totale assenza di azioni di sciopero, nella sottoscrizione, avvenuta il 23 marzo 2012, dell'accordo di rinnovo del contratto di lavoro del personale ENAV, scaduto il 31 dicembre 2011, uno dei suoi più rilevanti risultati.

L'accordo in questione contiene una condivisa premessa che prende in considerazione il contesto in cui è stata raggiunta l'intesa mettendo in evidenza i diversi aspetti economico sociali che lo caratterizzano quali la grave crisi economica del paese e del trasporto aereo in particolare, passando per la riforma del sistema tariffario (fine del cost-recovery), per la prevista realizzazione del nuovo piano nazionale degli aeroporti e, per concludere, richiamando i recenti accordi interconfederali sulle nuove regole della contrattazione nazionale.

Nell'accordo di rinnovo, conclusosi in tempi relativamente brevi e senza alcuna tensione, sono state affrontate e disciplinate importanti tematiche, tra le quali spiccano per importanza:

- **la politica degli organici**, relativamente all'impegno di dimensionare gli organici di ciascuna unità produttiva in termini di *full time equivalent* (FTE) per un generale e maggiore equilibrio nell'organizzazione del lavoro;
- **l'inquadramento del personale**, dove si è ritenuto necessario rivedere le declaratorie ed i profili professionali del personale EAV e del personale Tecnico, al fine di renderli maggiormente aderenti alle nuove normative europee e nazionali intervenute successivamente alla definizione dell'inquadramento del precedente contratto. In particolare, sono state definite declaratorie e profili professionali per i ruoli di Project Manager (PM), di Project Leader (PL), del Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) e dell'Addetto al Servizio di Prevenzione e Protezione (ASPP). Per il personale che opera come AMO (Aeronautical Meteorological Observer), di recente istituzione, si è proceduto a definirne sia l'inquadramento professionale che il suo percorso di carriera;
- **l'orario di lavoro**, la cui principale innovazione riguarda l'articolazione della prestazione giornaliera del personale turnista su tre turni di 8 ore ciascuno. Tale modello di turnazione, meglio rispondente a criteri di razionalizzazione ed efficienza gestionale, elimina, infatti, le rigidità delle precedenti turnazioni ed ottimizza la resa della prestazione consentendo di recuperare parte dell'orario reso durante il turno notturno, decisamente poco produttivo, e di riposizionare tale recupero sulle prestazioni diurne con evidenti riflessi positivi di maggior potenziamento dei servizi e di minor ricorso a prestazioni straordinarie.

Per quanto riguarda gli aspetti meramente economici, in piena aderenza agli accordi interconfederali sulla riforma degli assetti contrattuali, l'intesa ha previsto sia il saldo del biennio 2010/2011 che il riconoscimento degli indici inflattivi previsti per il triennio 2012/2014.

Per quanto attiene il primo aspetto, il definitivo abbandono del precedente sistema, di cui all'accordo interconfederale del 23 luglio 1993, basato sul calcolo del saldo tra inflazione programmata e quella effettivamente realizzatasi nel secondo biennio (2010-2011) del vecchio contratto (2008-2011), ha determinato un saldo positivo pari a +1,3%. A fronte di tale impegno l'intesa ha previsto il riconoscimento di "una tantum" senza alcun effetto di trascinamento sulle retribuzioni successive.

Per il triennio contrattuale, il riconoscimento dei coefficienti inflattivi ha preso a riferimento l'indice dei prezzi al consumo armonizzati (IPCA), complessivamente pari ad un +5,8% e rispettivamente pari ad un +2,0% per il 2012, +1,9% per il 2013 e +1,9% per il 2014.

L'intesa raggiunta in merito al riconoscimento degli indici inflattivi prevede un incremento medio del valore di circa 80,00 Euro per ciascun anno del triennio, distribuito in parte sui minimi tabellari, (50,00 Euro per il 2012, 48,00 Euro per il 2013 e 49,00 Euro per il 2014), ed in parte sui supermini professionali propri di ciascuna categoria (30,00 Euro circa medi per ciascuno dei tre anni). La distribuzione del valore economico derivante dall'applicazione dei coefficienti inflattivi sia sui minimi tabellari che sui superminimi professionali consente una distribuzione più equilibrata delle somme così ottenute, salvaguardando le fasce economicamente più deboli ed apprezzando, al tempo stesso, le maggiori professionalità del personale operativo.

Inoltre, le decorrenze di tali adeguamenti economici (minimi e superminimi) sono state tutte posticipate rispetto alle previste scadenze di gennaio di ciascun anno rispettivamente ad aprile per il 2012, a luglio per il 2013 ed a ottobre per il 2014.

Infine, grazie al superamento della tradizionale contrapposizione dei ruoli finalizzata ad una mera logica di scambio negoziale per evolvere a favore di una condizione di comune interesse tesa a potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, si è potuto mantenere e sviluppare il ruolo di coordinamento di ENAV in ambito nazionale e favorire, allo stesso tempo, la sua capacità di penetrazione a livello europeo.

SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

L'organizzazione della sicurezza del lavoro in ENAV, sviluppata a livello centrale e territoriale, è articolata in due settori di attività dipendenti dalla nuova Funzione Normativa medica e sicurezza del lavoro (NMSL) quali: a) Pianificazione e metodologie (P&M); b) Servizio di prevenzione e protezione (SPP). La Funzione NMSL ha il compito di sovrintendere agli obblighi derivanti dal D.Lgs. 81/08 e s.mi. relativamente alle competenze del Servizio di Prevenzione e Protezione e alla sorveglianza sanitaria, ivi inclusa la verifica di assenza di condizioni di alcool dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti, nonché ai controlli periodici e straordinari d'idoneità del personale operativo ENAV. L'organizzazione così strutturata ha consentito un'efficace e continua attività di supporto ai Delegati di funzioni del datore di lavoro, provvedendo ad una periodica attività di monitoraggio dell'applicazione delle misure di prevenzione e protezione adottate e degli adempimenti legislativi, proponendo tempo per tempo gli interventi necessari per gestire le eventuali non conformità.

Nel corso del 2012 è proseguita presso diversi impianti aziendali, 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 l'attività formativa e informativa svolta dal Servizio di prevenzione e protezione in merito ai rischi professionali e all'aggiornamento degli addetti alla gestione delle emergenze; è stata avviata la fase di elaborazione, in modalità e-learning, dei nuovi corsi base per i lavoratori e per i preposti, in base all'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre 2011 ed è continuata l'attività di organizzazione collaborando con i medici competenti, per i corsi di primo soccorso, e, in molti casi, con i Vigili del Fuoco, per i corsi antincendio.

Continua l'attività di consultazione e di coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza unitamente al processo di sviluppo della cultura della sicurezza all'interno dell'Azienda, testimoniato, tra l'altro, dalle numerose riunioni di cooperazione e coordinamento unitamente all'elaborazione dei documenti unici di valutazione dei rischi da interferenze ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i..

Si è proceduto, come di consueto, all'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi e dei 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.

Infine, è stato avviato lo studio di fattibilità dell'effettuazione, presso le sedi ENAV, del piano di sorveglianza sanitaria relativamente agli accertamenti in merito alla verifica delle condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

SVILUPPO RISORSE

Nel corso del 2012 nell'ambito dello "sviluppo risorse umane" sono stati completati alcuni percorsi intrapresi negli anni precedenti e ne sono stati definiti altri nuovi rispetto alle prassi e metodologie adottate in azienda.

In particolare:

- per le risorse Dirigenziali si è provveduto a meglio focalizzare gli obiettivi individuali (MBO 2012), in coerenza con il nuovo assetto organizzativo e delle responsabilità, nell'ottica di garantire una maggiore integrazione tra le Funzioni rispetto ai complessivi target aziendali;
- per le risorse Quadro sono proseguiti i percorsi di formazione, mirati alla copertura delle aree di debolezza individuate nei precedenti processi di valutazione delle competenze manageriali. Per tali risorse è stato inoltre definito un modello di performance management con assegnazione di obiettivi individuali, a valle dei quali verrà riconosciuto uno specifico premio di risultato;
- in applicazione della volontà aziendale di valorizzare le risorse interne riconoscendo il merito individuale, è stata predisposta una specifica policy, approvata dall'Amministratore Unico, in materia di "politiche di merito". Tale policy, necessaria a supportare il cambiamento organizzativo e culturale dell'azienda e superando le precedenti prassi in

materia, consentirà di monitorare annualmente le attività svolte, l'eventuale partecipazione a progetti, le competenze tecniche acquisite, alcune attitudini manageriali e le motivazioni professionali espresse dalle singole risorse. Gli elementi di valutazione, molteplici e trasversali consentiranno di riconoscere in maniera trasparente e oggettiva le performance migliori per le quali adottare coerenti interventi di politica meritocratica e di sviluppo.

FORMAZIONE

Le ore di formazione erogate durante il 2012 da Academy sono state di 190.238, di cui 168.000 per formazione tecnico operativa (suddivisa in 71.000 ore di formazione ab initio, 41.000 ore di formazione avanzata, 35.000 ore di formazione per clienti esterni, 21.000 ore di formazione linguistica), 3.550 per la formazione tecnologica e 18.688 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa.

- *ANS Training* ha continuato l'attività di formazione professionale: sono stati completati 4 corsi *Ab-initio* qualifica APS/RAD per un totale di 45 nuovi CTA, sono stati realizzati 7 nuovi corsi per la qualificazione di Istruttori operativi e 1 per le Metodologie Didattiche, 6 nuovi corsi di conversione qualifica ACS/RAD, APS/RAD e ADI/RAD, 3 nuovi corsi per la specializzazione di Examiner e Assessor per un totale complessivo di 234 allievi. Le attività relative alla competenza linguistica del personale operativo sono state focalizzate al rinnovo delle competenze stesse della maggior parte del personale in linea operativa, per un totale complessivo di 1.324 CTA. Le attività di progettazione hanno consentito di attivare 2 nuove tipologie di corso: Supervisore Operativo e Meteorologo Aeronautico, ottenere la certificazione per la formazione per Operatore servizio informazioni volo (O-SIV/A-FIS) e MET/AFIS, certificare e aggiornare 7 Training Plan relativi al personale che necessita di licenza o attestato ENAC. Sono state avviate le procedure per ottenere la certificazione per la formazione del personale meteo e sono state realizzate alcune attività di formazione continua presso gli enti operativi: corsi OJT presso Roma ACC, Padova ACC, Fiumicino SAAV, corsi Supervisore Operativo presso Roma ACC, formazione di reintegro specializzazione operativa presso Palermo e Catania CAAV. La formazione per clienti esterni ha visto l'attivazione di 10 corsi e 5 seminari.
- La *Formazione tecnologica*, ha visto incentrata l'attività 2012 sul completamento del ciclo di formazione/aggiornamento per la omogeneizzazione delle conoscenze tecniche del personale di ENAV; sulla base della linea guida ATSEP, è stato realizzato un percorso formativo "ad hoc" sui temi *Initial Training* (parte *Basic*) destinato ai tecnici neo assunti ENAV. Nel 2012 sono state erogate 3.550 ore complessive di formazione ed è stata avviata la progettazione per lo sviluppo dei contenuti relativi ai temi *Initial Training* (*Basic e Qualification*) con l'obiettivo di erogare corsi IFTS *in-house* utilizzando docenti interni ENAV.
- La *Formazione Manageriale e Tecnico Amministrativa* ha realizzato complessivamente 18.688 ore di formazione, di cui 1.848 su materie obbligatorie e 16.840 su temi non obbligatori. Il numero delle partecipazioni su questi ultimi contenuti è stato pari a circa 3.852 unità. L'attività della Formazione Manageriale e Tecnico-Amministrativa si è concentrata in

particolare nell'iniziativa formativa di "change management" rivolta al middle management dei quadri ENAV. L'attività didattica è stata caratterizzata da dinamiche d'aula teorico-pratiche finalizzate a consolidare le competenze e le soft skill dei discenti, sia in relazione all'acquisizione di nuove responsabilità e ai risultati della valutazione delle performance, sia in relazione alle linee guida strategiche e di sviluppo dell'azienda. Altro aspetto di particolare rilievo è rappresentato dalla realizzazione di nuove edizioni del percorso formativo dedicato al personale impiegato in attività internazionali e mirato allo sviluppo di soft skill internazionali di comunicazione, negoziazione e gestione progetti. Sono proseguite inoltre le attività di coordinamento e supporto inerenti la partecipazione a iniziative di formazione in-house ed esterna di personale ENAV su temi specialistici d'interesse delle funzioni staff ed operative indirette.

Attraverso la piattaforma e-learning, sono stati attivati percorsi di training individuali riguardanti la formazione obbligatoria per legge, nonché la formazione non obbligatoria, tra cui corsi a catalogo su soft skills e corsi di inglese. È stata inoltre portata a termine una versione aggiornata di "Conoscere ENAV" dedicata a favorire una conoscenza diffusa del contesto in cui ENAV opera e delle principali attività sviluppate dall'azienda in campo ATC e sul piano internazionale.

A queste iniziative sono da aggiungere la realizzazione di tre incontri di formazione destinati ai Dirigenti del gruppo sui seguenti temi: il percorso dell'eccellenza, il piano industriale, la realizzazione degli obiettivi.

Da ultimo merita particolare evidenza la realizzazione di 4 moduli e-learning per i borsisti presso Academy Forlì che permetteranno una riduzione del numero delle giornate di formazione in aula.

- *Progetti Formativi Integrati*: il 2012 ha rappresentato l'anno di maggiore espansione verso il mercato *non-captive* per Academy. Il numero di clienti che hanno partecipato alle iniziative di Training dedicate al mercato esterno ha superato le 260 persone:

- i. 180 provenienti dalle agenzie ANS di Ucraina (UKSATSE) e Libia (LCAA)
- ii. 80 provenienti dagli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico di Ragusa (Besta), Catania (Ferrarin), Bari (Euclide) e dalla Società di Gestione Aeroportuale di Palermo (GESAP).

Il numero di ore totali di formazione è stato superiore alle 18.700:

- i. 12.600 per UKSATSE e LCAA
- ii. 6.100 per GESAP ed ITAer.

I percorsi sviluppati ed erogati per le agenzie estere hanno avuto un carattere di alta specializzazione sia per il provider ANS ucraino (tecniche operative di gestione di traffico in avvicinamento simultaneo su piste parallele) sia per il provider libico (programma di "riavvicinamento" alle tecniche ATC per traffico di aeroporto e di avvicinamento). Per la Società GESAP è stato ingegnerizzato ed erogato un programma di formazione sul tema della gestione dei movimenti sui piazzali (AMS - Apron Management System), mentre per gli Istituti Tecnici ad indirizzo Aeronautico il 2012 è stato l'anno del consolidamento e della conferma di un percorso avviato negli anni precedenti, che si dimostra particolarmente significativo nella formazione degli studenti che si apprestano ad entrare nel mondo del lavoro.

Sono da menzionare inoltre:

- l'intensificazione dell'attività nell'ambito della Formazione finanziata con la conclusione di 11 piani formativi che nel 2012 ha visto un ritorno economico da Fondimpresa di circa 700 migliaia di Euro;
- la continuazione degli interventi di formazione *Training the trainer* per la qualificazione di docenti e istruttori interni mirati alla progettazione formativa, alla preparazione dei materiali didattici, alla valutazione, all'ingegnerizzazione dei training plan;
- l'integrazione dei processi di Academy nel più ampio progetto ESPER; a seguito dell'analisi dei processi di gestione della formazione effettuata nel 2011, è stato realizzato il software che gestisce le funzionalità necessarie alla progettazione ed erogazione della formazione, di cui in particolare: a) l'elaborazione dei Training Plan in conformità al *Common Core Content* di Eurocontrol; b) la programmazione dello svolgimento dei corsi nell'anno; c) la gestione delle competenze dei Docenti/Istruttori di Academy; d) la gestione delle risorse Logistiche (aule e Simulatori) impiegate durante i corsi; e) la gestione delle valutazioni degli studenti; f) la misurazione della qualità dei corsi mediante somministrazione di Questionari di Gradimento; g) il curriculum formativo degli studenti; h) la gestione della banca dati domande certificate ENAC; i) l'attivazione della piattaforma MOODLE per l'erogazione di e-learning a studenti non ENAV;
- la continuazione dei lavori del secondo edificio dell'Academy di Forlì, destinato ad ospitare le tecnologie di simulazione e le aule polifunzionali con la realizzazione della struttura in elevazione, ad esclusione della copertura dell'edificio.



Altre informazioni

LA CERTIFICAZIONE ENAC E LE CERTIFICAZIONI DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA QUALITÀ E DELLA SICUREZZA DELLE INFORMAZIONI

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 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 (ATS, MET, AIS e CNS).

Nel mese di gennaio del 2012, ENAV ha inoltre ottenuto il rinnovo della certificazione da parte di ENAC per operare come "Training Organisation" sulla base del Regolamento UE n. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo.

Relativamente alla certificazione dei Sistemi di Gestione della Qualità e della Sicurezza delle Informazioni, dopo un 2012 caratterizzato, lato 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, lato Techno Sky, dalla revisione di una quota rilevante del Sistema di Gestione della Qualità, con particolare riguardo 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.

Al fine di ottenere la massima efficacia degli audit, in ottica di una sempre maggiore integrazione tra i sistemi di gestione, è stato effettuato un audit combinato su ENAV e Techno Sky per entrambe le norme ISO 9001 e ISO 27001, allineando così le date di scadenza delle varie certificazioni al mese di Dicembre.

A settembre 2012, inoltre, Techno Sky ha superato positivamente la visita di sorveglianza periodica con la conseguente conferma degli accreditamenti del Centro LAT 015.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, 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". Inoltre ENAV ha ottenuto a fine 2012 il rinnovo da parte di ENAC della "Licenza di esercizio di lavoro aereo" per voli relativi ai rilevamenti ed alle osservazioni.

CONTRATTI DI PROGRAMMA E DI SERVIZIO STATO/ENAV

Il contratto di servizio relativo al periodo 2007-2009 ha concluso il suo iter approvativo ed è stato registrato presso la Corte dei Conti il 12 marzo 2012, mentre il contratto di programma è stato registrato, sempre alla Corte dei Conti, il 7 Agosto 2012.

Per quanto concerne invece 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 Gabinetti dei Ministeri competenti per le ultime verifiche e le successive firme.

Relativamente ai crediti vantati da ENAV verso lo Stato, si rileva come la Società durante l'anno abbia incassato gran parte del credito maturato e non incassato negli anni 2007-2011, portando il credito del suddetto periodo da 422,6 milioni di Euro a 60,7 milioni di Euro.

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 (*Performance Scheme*).

In particolare, a decorrere dal 1° gennaio 2012, lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma 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.

In particolare per quest'ultimo aspetto, due nuovi regolamenti comunitari 691/2010 "Implementing Rule" e 1191/2010 "Charging Regulation" e una "Decision" del 21/02/2011 hanno radicalmente modificato il sistema di determinazione delle tariffe e delle performance economiche e operative per i gestori del traffico aereo comunitario. Le modalità di calcolo, comune a tutti i paesi comunitari, nonché la misurazione delle performance saranno valutati da un organo

tecnico - chiamato PRB (performance review body) - alle dirette dipendenze della Commissione Europea.

Data l'importanza e gli impatti che i nuovi regolamenti comunitari avranno nei prossimi anni sulla gestione dei servizi di controllo del traffico aereo nazionale ed europeo, ed in considerazione dei vincoli normativi che hanno previsto per gli Stati membri la redazione di un Piano di Performance Nazionale vincolante, appare evidente come i prossimi Contratti di Programma e Servizio per le aree e gli indicatori di performance economica ed operativa, dovranno essere sempre più allineati con quanto previsto dai suddetti Regolamenti Comunitari e quindi con il Piano di Performance Nazionale.

AEROPORTI MILITARI

Relativamente al tema del passaggio ad ENAV del servizio della navigazione aerea degli aeroporti militari di Verona Villafranca, Roma Ciampino, Treviso S. Angelo, Rimini Miramare e Brindisi, la Società ha confermato nei tavoli istituzionali di riferimento la disponibilità a recepire le richieste avanzate dagli organi di controllo a subentrare all'Aeronautica Militare nella fornitura del servizio.

Come attività indispensabile all'acquisizione del servizio da parte della Società sui predetti aeroporti, dovrà essere tempestivamente avviata una fase di aggiornamento e modernizzazione delle dotazioni, dei sistemi e degli apparati per il controllo del volo oggi esistenti su tali aeroporti, al fine di adeguare il livello tecnologico e gli standard di qualità e sicurezza del servizio a quelli degli aeroporti attualmente gestiti dalla Società.

In considerazione dell'urgenza del cambio di status, dettata dalla problematicità manifestata dall'Aeronautica Militare a mantenere il servizio su tali aeroporti, ed in virtù della potenziale criticità per il sistema aeroportuale nazionale determinata dall'ulteriore possibile rinvio del transito, la Società ritiene sufficiente in questa fase preliminare attivare solo una serie di interventi essenziali su tali impianti, al fine di acquisire in tempi celeri il servizio.

Da una prima stima, gli stanziamenti previsti dal DL 1° Luglio 2009, n. 78, coordinato con la Legge di conversione 3 Agosto 2009, n. 102, pari a 72,1 milioni di Euro, risulterebbero adeguati per l'esecuzione delle predette attività in questa fase. Una volta preso in carico il servizio, la Società potrà valutare in maniera più puntuale eventuali ulteriori attività di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale degli impianti, in funzione del reale traffico gestito, dei livelli di servizio richiesti, nonché dell' "Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale". Tali eventuali ulteriori interventi saranno garantiti in autofinanziamento o attraverso forme di collaborazione con i gestori aeroportuali.

Per quanto riguarda invece la tempistica del passaggio degli aeroporti dall'Aeronautica Militare ad ENAV, la Società, in attesa della decisione da parte dei Ministeri Competenti, ha confermato di essere in grado di assumere operativamente i servizi sugli aeroporti di Verona e Ciampino entro 8 mesi dalla formalizzazione della decisione dei Ministeri, mentre per i restanti aeroporti il transito si completerebbe entro 2 anni dalla stessa.

È stata, infine, stipulata con la società di gestione aeroportuale e con il comune di Comiso la convenzione, di diritto privato ed a titolo oneroso, per la fornitura dei servizi della navigazione aerea presso l'aeroporto di Comiso. In conformità con le

indicazioni pervenute dall'azionista oltre che dagli organi di controllo societari, l'atto è assistito dalle opportune garanzie patrimoniali a tutela degli interessi della Società.

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

L'Amministratore Unico, in data 30 marzo 2012, ha approvato la quarta edizione del Modello di Gestione Organizzazione e Controllo adottato da ENAV in data 7 luglio 2005. L'aggiornamento del Modello tiene conto sia delle novità normative intervenute che delle variazioni organizzative aziendali.

Il nuovo Modello è costituito da un Codice Etico, una Parte Generale e da undici Parti Speciali, predisposte per le diverse tipologie di reato contemplate dal D. Lgs. n. 231/2001 e dalle successive modifiche ed integrazioni.

Nella versione recentemente approvata sono state inserite nuove rilevanti figure di reato che hanno reso necessario procedere all'identificazione sia dei processi sensibili alla commissione degli stessi reati, che delle aree aziendali coinvolte in tali processi. Sono state pertanto create *ex novo* tre Parti Speciali da una Parte precedentemente preesistente.

Il Modello prevede l'individuazione e la proceduralizzazione delle attività ricadenti tra quelle "a rischio" di reato ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, alle quali si accompagna un'azione di monitoraggio che permette di intervenire tempestivamente per prevenire o contrastare la commissione dei reati stessi.

VICENDE GIUDIZIARIE ED ALTRI EVENTI

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 15 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 all'art. 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

A conclusione della fase di indagini preliminari relative al procedimento 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 in data 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.

Nell'ambito del procedimento, poi oggetto di patteggiamento, a carico di SELEX Sistemi Integrati 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 danno morale ed all'immagine alla Società