

Le azioni sottostanti a tali imperativi strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario e l'intero piano è stato declinato in trentasei progetti chiave, portati avanti con il contributo di tutte le strutture aziendali interessate, coordinate da un Program Manager appositamente nominato, che informa periodicamente il Vertice Aziendale sul grado di avanzamento delle diverse iniziative. Le attività sono in fase di realizzazione, conformemente ai tempi ed alle modalità previste nel Piano.

I progetti di maggiore rilevanza strategica, sono stati:

- i progetti volti a sostenere ed innalzare i ricavi, quali: gli studi di differenziazione delle tariffe, lo sviluppo commerciale sul mercato terzo sia di ENAV che di Techno Sky e le attività internazionali;
- i progetti finalizzati all'efficientamento dei costi di esercizio attraverso, da un lato, l'ottimizzazione delle strutture di staff e operativa con la gestione degli esuberi e la riduzione dei costi di manutenzione, e dall'altro la riduzione dei costi esterni non strumentali; i progetti relativi agli investimenti, attraverso l'ottenimento di finanziamenti, soprattutto europei, l'adozione di un approccio strategico alla gestione degli *asset* infrastrutturali e lo sviluppo di un sistema di monitoraggio dell'avanzamento economico finalizzato ad ottimizzare l'allocazione delle risorse finanziarie aziendali.

## **II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE**

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

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

La *Safety*, quale insieme coerente di attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo, non è solo un obiettivo fondamentale del *core business* di ENAV ma è la *mission* fondamentale della società. Attraverso il *Safety Management System*, ENAV opera per garantire sia il contenimento dei rischi associati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, sia la sicurezza delle operazioni di volo (incolumità di persone e beni trasportati dagli operatori aerei), quanto la tutela, più in generale, di persone e cose che potrebbero subire danni correlati ad un livello inadeguato di sicurezza nella gestione del traffico aereo.

Questa prioritaria assunzione è declinata nella *Safety Policy* aziendale. La *Safety Policy* è l'atto formale con cui il vertice della Società rende pubblica la propria *Safety mission* e il proprio impegno nel garantire l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo.

La Società, costantemente impegnata a migliorare i propri livelli di prestazione elaborando e attuando idonee strategie e piani d'azione riesce ad assicurare un elevato livello prestazionale ed una puntuale conformità agli standard nazionali ed internazionali.

Per meglio definire l'attività di gestione della *Safety* dell'anno 2013 è utile delineare, almeno a grandi linee, il quadro entro il quale le performance societarie hanno dovuto commisurarsi.

La condizione economica sfavorevole in cui il settore dell'aviazione versa ormai dal 2009 continua ad essere un elemento condizionante in cui ENAV, anche nel 2013, ha dovuto fare i conti nel fornire i propri servizi, con l'ennesima riduzione del traffico aereo ed, in particolare, aeroportuale. Il 2013 ha, infatti, registrato una ulteriore flessione dei voli assistiti: -2,4% (1.524.034 voli IFR/GAT) rispetto al 2012. E' proseguita la riduzione dei movimenti aeroportuali, sia sui maggiori scali nazionali (Fiumicino -7,4%, Malpensa -9,4%, Linate -9,3%, Venezia -6,7%, Bergamo -7,2%,

Bologna -7,1%, Napoli -11%), sia e soprattutto sugli aeroporti a basso traffico (con riduzioni di voli quasi sempre a doppia cifra).

In relazione alle aree a forte sviluppo aeronautico (ad esempio East e Far-East) risulta maggiormente in crescita l'utilizzo di porzioni di spazio precedentemente non sature a livello europeo. La variabilità delle correnti di traffico, influenzate anche da fattori esogeni, determinano incertezza e complessità nelle configurazioni operative delle torri di controllo e delle sale radar che, sempre più, a fronte di una generale e complessiva riduzione dei movimenti assistiti, devono fronteggiare e mantenere elevati standard qualitativi attraverso la concentrazione della domanda in specifiche giornate e fasce orarie.

In un tale contesto, che è quindi necessario inquadrare le attività poste in essere da ENAV per la *Safety*, a partire da quelle che negli anni hanno garantito l'indispensabile opera di valutazione, monitoraggio e mitigazione dei rischi.

Pur nel complesso, e non favorevole, scenario qui esposto, i numeri della *Safety* di ENAV hanno comunque tenuto il loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave di segnalazione previste 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 2013, le segnalazioni totali di inconvenienti di *Safety* a contributo ATM, sono state 104 (nel 2012 erano state 114), tra le quali 38 quelle con carattere di significatività della riduzione della separazione.

L'andamento positivo della *performance* di *Safety Management System* rappresenta il frutto anche dell'integrazione dei processi di *Safety* con quelli tecnico operativi.

In relazione al coinvolgimento del personale, va osservato che ENAV (le cui performance in tale ambito risultano le migliori tra i sei maggiori *Service Provider* europei) ha affidato dal 2010 ad EUROCONTROL (organizzazione europea per la *Safety* nei servizi di navigazione aerea), una verifica del grado di *Safety Culture* percepito dai propri dipendenti, con una lunga campagna di *survey* di Funzioni ed enti operativi, con l'individuazione di specifiche aree di miglioramento e punti di forza.

Nell'ottica della prosecuzione di tali attività è stato predisposto un *Safety Action Plan* con la previsione di circa 70 azioni di miglioramento, trasversali a tutte le funzioni aziendali, tutte completate, implementate o avviate nel 2013.

L'ENAV ha anche sviluppato una metodologia di analisi del rischio che aiuta a identificare le realistiche relazioni di causa effetto che le interazioni tra le varie componenti del sistema funzionale. Tale progetto è stato finora sviluppato presso l'ACC di Roma e, a terminata la fase di *assessment*, sarà applicato anche sugli altri

Enti in cui viene fornito il Servizio di Controllo del Traffico Aereo; già nel 2013 tale analisi di rischio è stata resa anche ad altri ANSP, tra i quali l'Autorità malese (per l'ACC e l'aeroporto di Kuala Lumpur) e l'aeroporto di Dubai International.

Nel 2013 sono state effettuate circa 225 Valutazioni di *Safety* inerenti modifiche al sistema funzionale ATM (nei primi 5 mesi del 2014 ne risultano effettuate ulteriori 90).

## **2. La qualità dei servizi di navigazione aerea**

Di seguito vengono riportati i dati relativi agli indicatori di qualità.

### **➤ Capacità ATC**

Nel 2013, in Italia, i voli assistiti sono stati 1.524.034, in diminuzione (-2,4%) rispetto al dato del 2012 (1.561.809 voli) ed ancora meno di quanto assistito nel 2009. La valutazione di lungo periodo, (1.327.474 voli nel 2002 vs 1.524.034 del 2013) conferma, tuttavia, la tendenza positiva (+14,80% 2013 vs 2002) anche se in riduzione rispetto al 2012.

Nel 2013 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, che hanno rimodulato la loro offerta. Nonostante una leggera ripresa del traffico aereo in sorvolo (+2,9%), la stabilità dei voli internazionali (in arrivo/partenza da nostri aeroporti) e la significativa riduzione dei collegamenti interni (-7,7%) hanno attestato la media giornaliera dei voli assistiti nel 2013 ad un valore inferiore (4.171) rispetto a quello del 2012 (4.269) e del 2011 (4.385). Valore comunque inferiore anche a quello registrato nel 2009.

La flessione del traffico aereo ha comportato la necessità di intervenire sulla capacità offerta e sul dimensionamento dei team operativi. ENAV ha infatti ricercato l'ottimizzazione delle configurazioni delle sale operative e delle torri di controllo ma ciò si è potuto 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 2013, sono rimasti sostenuti.

Il picco giornaliero massimo del 2013 si è registrato il 10 agosto con 6.054 voli assistiti (erano stati 6.115 nel 2012 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 da ENAV ANSP civile.

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

Per ciò che 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 2013 confermano la positiva gestione operativa di ENAV. Enav anche nel 2013 ha pienamente raggiunto il target previsto dallo schema incentivante del Piano di Performance Nazionale conseguendo il massimo dell’incentivo economico previsto (8 milioni di euro), avendo registrato un valore di ritardo medio per volo in rotta inferiore a 0,003 minuti/volo.

Complessivamente, i voli ritardati hanno subito per motivi imputabili al “Sistema Italia” un totale di 95.185 minuti di ritardo (103.581 nel 2012 e 174.167 nel 2011) con un valore di ritardo medio per volo in rotta pari a 0,06 minuti/volo (0,07 nel 2012 e 0,11 nel 2011).

Anche nel 2013, con questa *performance* operativa, ENAV si conferma ai primi posti, sul piano della “qualità del servizio”, tra i principali *service provider* europei.

➤ **L’efficienza dei voli**

Nel 2013, oltre al consolidamento dell’attività aziendale a supporto dei clienti (identificate nelle compagnie di navigazione aerea) nel corso dell’anno ENAV ha anche posto in essere una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 37° Conferenza dell’ICAO, gli obiettivi dell’ATM Master Plan Europeo e gli 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 2013 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan (FEP)*, che, ormai dal 2008, è sia il piano che raccoglie 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 2014**

Il perdurare della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, ha determinato una revisione delle stime di traffico aereo che, a livello europeo, si prevede in leggera crescita. Sulla base dei dati disponibili al 30 aprile 2014, l'andamento dei voli IFR/GAT, anche per l'Italia, sembra essere positivo per tutto il 2014 (+1,44% al 30 aprile) e 2015, anno in cui il trend positivo potrebbe essere confermato.

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

La security si conferma una delle aree di massima attenzione per il mantenimento degli standard di sicurezza nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea, in linea con l'evoluzione del quadro normativo internazionale e nazionale in materia e con la necessità della protezione delle infrastrutture critiche vitali per il Paese e per la salvaguardia della vita, dell'incolumità personale e dei diritti fondamentali dei cittadini.

A seguito dell'approvazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri recante gli indirizzi per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionale, ENAV ha sottoscritto con il Dipartimento Informazioni per la Sicurezza della Repubblica una convenzione attuativa ed ha avviato una consistente evoluzione della propria piattaforma di *governance* centralizzata della sicurezza delle informazioni operative, anticipando le linee fondamentali del Quadro Strategico Nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico e del conseguente Piano di attuazione di cui ai Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 2014.

Nel 2013 il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, per il quale è intervenuta la conferma del certificato ISO 27001, è stato esteso ad ambiti cruciali dell'organizzazione e lo sviluppo dei processi a presidio di questo importante dominio ha coinciso con il sempre più attivo raccordo con autorità civili e militari per la protezione del personale, delle infrastrutture e dei dati, in attuazione delle previsioni del Regolamento UE 1035/2011.

Le funzionalità del *Security Operation Center* sono sempre più integrate con la sicurezza fisica, nel cui contesto ENAV ha continuato nell'opera di completamento del suo assetto difensivo, avviando altresì l'evoluzione delle piattaforme di controllo

accessi, antintrusione e videosorveglianza, destinate a sfruttare le potenzialità della rete E-Net, rendendo più efficiente la matrice tecnologica di sorveglianza: attività che ha permesso la razionalizzazione dei presidi di vigilanza armata all'esito di una gara europea con effetti dal 1 novembre 2013.

➤ **Salute e sicurezza sul luogo di lavoro per l'anno 2013**

L'articolazione territoriale nella gestione della sicurezza del lavoro in Azienda, oggetto negli ultimi anni di variazioni organizzative, finalizzate a razionalizzarne l'attività e le competenze, ha consentito un'efficace 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 2013 sono proseguite regolarmente le attività di monitoraggio ambientale (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti), e di quelle di monitoraggio del radon e delle sorgenti radiogene.

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 professionali; i corsi sono stati sostenuti dai Vigili del Fuoco, quelli di primo soccorso dai medici competenti.

Nel corso del 2013 è continuata 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.

Anche nel periodo in esame, come di consueto, sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi di cui all'art.26 del d.lgs 81/08 e s.m.i., effettuando periodici sopralluoghi e le riunioni presso le Unità Produttive previste dalla normativa, con la redazione di appositi verbali che vengono tenuti agli atti per la consultazione dei partecipanti e dell'Autorità competente.

Nel corso del 2013 è stata introdotta una specifica procedura aziendale SGQ-P-NMSL.1.1 relativa alla gestione delle segnalazioni di Rischio Potenziale per la Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro.

**B) LA NORMATIVA COMUNITARIA E I PIANI DI PERFORMANCE**

**1. Il Piano di Performance nazionale e gli obiettivi**

Il 2013 è stato il secondo anno di applicazione del Piano di Performance nazionale previsto dalla normativa sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.691/2010 e n.1794/2006 (emendato dal Regolamento

n. 1191/2010) che ha disciplinato il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea.

Detto Piano ha delineato le azioni e stabilito gli obiettivi da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (2012-2014) per la fornitura dei predetti servizi.

Per il primo periodo di riferimento, e quindi anche per il 2013, il Piano di Performance Nazionale prevede sia il monitoraggio di alcuni indicatori nelle aree dell'ambiente e della *Safety*, sia 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**

Come sopra menzionato, il Piano di Performance Nazionale prevede per il 2013 il raggiungimento di obiettivi di efficienza di rotta nell'area dell'efficienza economica.

L'indicatore di riferimento è rappresentato dalla *Determined Unit Rate (DUR)* ovvero dal "tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta" ed è espresso dal rapporto tra i costi determinati, classificati secondo quanto indicato dalla normativa comunitaria ed espressi in termini reali (valori 2009), ed il traffico previsto per l'anno in esame.

Si ricorda che detto indicatore si differenzia dalla tariffa applicata ai vettori, la cui base costi prende invece in considerazione i *balance* degli anni precedenti i quali vanno ad aggiungersi ai costi determinati, il tutto espresso in termini nominali.

## **3. Il risultato conseguito da ENAV nel 2013 in termini di efficienza economica di rotta**

L'entrata in vigore dello schema di prestazioni previsto dalla normativa comunitaria ha introdotto, per il provider, due nuovi elementi di rischio gestionale legati sia al traffico (meccanismo del cd. "*traffic risk sharing*") sia ai costi (meccanismo del cd. "*cost risk sharing*").

L'innalzamento del livello di rischio gestionale ha, pertanto, richiesto ad ENAV, anche per il 2013, l'adozione di tutte le azioni necessarie finalizzate, nei limiti del possibile, a limitarne gli impatti sulla Società in un anno caratterizzato dalla contemporanea presenza di un contesto macroeconomico complesso e da un andamento del mercato che ha registrato ancora una volta un segno negativo.

Infatti, anche nel 2013, l'andamento dell'economia europea e nazionale ha registrato una sensibile stagnazione dei consumi i cui pesanti impatti hanno



interessato tutti i settori produttivi, non ultimo il settore del trasporto aereo il quale, nel nostro Paese, ha rilevato una generale flessione della domanda, evidenziando un calo dei passeggeri (-1,9%) nonché una riduzione dei collegamenti (-6%).

Ad uno scenario già di per sé difficile, nel corso dell'anno si sono associati gli effetti legati alla situazione di instabilità del principale vettore operante nello spazio aereo nazionale, il quale ha registrato una riduzione di circa il 13%, della propria operatività sugli scali nazionali, con inevitabili ripercussioni sulla domanda e sui ricavi della Società.

Gli effetti di uno scenario così complesso si sono tradotti, nel corso del 2013, in una contrazione dello 0,3% del traffico di rotta complessivo, espresso in unità di servizio, determinata da un significativo calo del traffico nazionale commerciale, il quale ha registrato un risultato del -8,0% in termini di unità di servizio, parzialmente compensata dal traffico internazionale commerciale in aumento (+2,4%).

La valenza dell'andamento del traffico è amplificata dallo schema comunitario il quale, come sopra anticipato, prevede un meccanismo di *traffic risk sharing* tra il fornitore di servizi alla navigazione aerea e le compagnie aeree.

Si ricorda, infatti, che il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, stabilisce che lo scostamento tra le previsioni di traffico, espresse 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, siano ripartite tra provider e compagnie. Il meccanismo di *traffic risk sharing* 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 dei livelli di traffico di rotta registrato nel corso del 2013 ha pertanto generato un calo di circa il 7,6% in termini di unità di servizio rispetto a quanto pianificato per lo stesso anno nel Piano di Performance.

	2013
Unità di servizio pianificate nel PPN	8,781
Unità di Servizio di consuntivo	8,117
Variazione %	-7,6

(UdS in milioni)

La flessione registrata in termini di unità di servizio si è tradotta in un calo complessivo dei ricavi del provider di circa 41 milioni di Euro la cui quota a carico della

Società, a seguito dell'applicazione del meccanismo di ripartizione del rischio, è di 19,9 milioni di Euro, mentre la quota di rischio a carico del mercato (ovvero recuperata attraverso la tariffa) è di 21,1 milioni di Euro.

Tuttavia, l'efficientamento sui costi di rotta operato da ENAV nel corso del 2013, ha consentito di limitare significativamente gli effetti in conto economico delle perdite correlate al meccanismo di condivisione del rischio sul traffico. ENAV, infatti, ha registrato nell'anno in esame una riduzione dei costi della produzione, a parità di perimetro, di circa l'8% rispetto a quanto fissato nel Piano di Performance.

Tale sforzo appare più apprezzabile in considerazione dei potenziali impatti derivanti sul risultato dell'Azienda derivanti dall'applicazione del dettato normativo comunitario, il quale stabilisce che l'efficienza (o inefficienza) sui costi resti a carico del bilancio del provider.

ENAV è infatti riuscita, seppure in uno scenario, macroeconomico e di traffico, ancora negativi, a raggiungere comunque l'obiettivo di efficienza economica di rotta (DUR) fissato per il 2013 nel Piano di Performance Nazionale, confermando, al contempo, valori elevati nel livello di *Safety* e qualità del servizio offerto.

Inoltre, per il secondo anno consecutivo, l'applicazione della normativa in materia di prestazioni ha portato, quali effetti positivi sul risultato aziendale, sia la possibilità di recuperare, attraverso la tariffa, la differenza tra l'inflazione pianificata e quella di consuntivo (che, calcolata in ottemperanza al dettato normativo, ammonta a 8,2 milioni di euro), sia il bonus riconosciuto per aver ottenuto un livello di ritardo per volo assistito inferiore all'obiettivo assegnato (8 milioni di Euro).

Il secondo effetto positivo è generato dall'applicazione del meccanismo incentivante sulla capacità, relativamente all'obiettivo ad essa correlato circa il livello medio dei ritardi ATFM per i voli in rotta, continuando la Società a far registrare la massima puntualità. Infatti, in considerazione che il target stabilito nel Piano di Performance Nazionale era di 0,14 minuti di ritardo ATFM per i voli in rotta si comprende l'importanza del risultato raggiunto da ENAV che, all'interno dello spazio aereo dove i servizi della navigazione aerea sono erogati da ENAV agli oltre 1,5 milioni di voli IFR/GAT assistiti, ha registrato il valore medio del ritardo ATFM per i voli in rotta è stato pari a 0,003 min/volo per un totale di soli 4.297 minuti di ritardo ATFCM.

### C) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Il trasporto aereo, oltre ad essere caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa, si fonda su una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale. I confini nazionali, infatti, sono sempre meno significativi 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 assunte sempre più a livello internazionale: servizi e infrastrutture dell'ATM saranno sempre più gestiti da organizzazioni transnazionali.

All'interno di questo scenario, ENAV ha saputo cogliere l'opportunità di crescita legata all'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi tempestivamente 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, la Società ha assicurato la sua partecipazione strategica alle organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte, attivando anche una serie di collaborazioni volte a rafforzare la posizione e la strategia della stessa ENAV a livello internazionale.

#### 1. Il quadro di riferimento

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo *Single European Sky* (SES) ha modificato radicalmente il contesto dei servizi di *Air Traffic Management* e ha avviato 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 stabilito un nuovo quadro normativo 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*.

Nel corso dell'anno 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, con il potenziamento di alcuni elementi che rappresentano i punti di forza dei due pacchetti precedenti, quali il ruolo della Commissione Europea, la centralizzazione della produzione normativa e il riconoscimento della centralità del Network a livello operativo e tecnico per il miglioramento delle performance con 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 ha proseguito nel 2013 in una attiva partecipazione alle consultazioni che si svolgono in ambito europeo sui possibili scenari che porteranno all'evoluzione del *Single European Sky II plus*. Detta attività rappresenta un'opportunità unica per la modernizzazione del sistema continentale, che dovrà passare attraverso la forte spinta 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.

Il progetto FAB BLUE MED, promosso e coordinato da ENAC ed ENAV con il finanziamento della Commissione Europea, è tra i più significativi a livello europeo e mira alla creazione di un esteso Blocco Funzionale di Spazio Aereo nell'area centro/sud-orientale del Mediterraneo, con il coinvolgimento di Stati non comunitari, quali l'Albania, la Tunisia e l'Egitto.

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 con l'aggiunta di EUROCONTROL, nonché 25 Partner Associati per un totale di circa 2000 esperti presenti in 23 diversi paesi.

La partecipazione diretta a detto programma può consentire alla Società un utile orientamento per le scelte strategiche correlate alla progettazione e gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, salvaguardando i già cospicui investimenti messi in campo per garantire agli utenti internazionali e al Paese un servizio sempre all'avanguardia, sicuro ed efficiente.

Il Programma di lavoro proseguirà 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

L'A6 è un'alleanza di alcuni tra i maggiori fornitori di servizi per la navigazione aerea europei: Aena (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), ENAV (Italia), NATS (Regno Unito) e Noracon, un consorzio composto da Austro Control (Austria), Avinor (Norvegia), EANS (Estonia), Finavia (Finlandia), IAA (Irlanda), LFV (Svezia) e Naviair (Danimarca). L'80% dei voli europei sorvolano lo spazio aereo dei paesi che compongono l'A6 che controlla anche il 72% degli investimenti in infrastrutture europee di gestione del traffico aereo. Di recente anche PANSA, l'ANSP polacco, è diventato parte del raggruppamento A6.

L'A6 partecipa al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea che è al centro del programma SESAR. Tutti i suoi membri condividono l'obiettivo di creare un sistema ATM di nuova generazione, interoperabile, perfettamente integrato e responsabile dal punto di vista ambientale. Il disegno, lo sviluppo e l'implementazione del nuovo sistema porteranno contributi essenziali alla crescita economica europea. L' A6 è stata creata nel 2007 con l'obiettivo di garantire che i Fornitori dei servizi della Navigazione Aerea avessero una voce autorevole in SESAR - il programma nato per progettare e implementare un nuovo sistema europeo di gestione del traffico aereo - pilastro tecnologico per la realizzazione del Cielo Unico Europeo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 la cooperazione, inizialmente nata come un'alleanza informale, è stata resa salda con la sottoscrizione nel giugno 2011 di un Memorandum di Cooperazione, che ha stabilito in via formale il nuovo quadro di cooperazione e di coordinamento e la struttura ad esso dedicata.

Tutto ciò ha permesso agli A6 di rafforzare il proprio ruolo e di affermarsi sempre più come interlocutore chiave fra le maggiori istituzioni e *stakeholders* europei nella definizione delle nuove strategie per il raggiungimento degli obiettivi definiti dal *Single European Sky*.

#### 5. Sesar Deployment

*SESAR Deployment* è un nuovo sistema tecnologico dell'ATM europeo che è diretto a consentire l'introduzione concreta di quanto finora prodotto dalle fasi di ricerca e sviluppo e di pianificazione europea.

E' previsto che la realizzazione di tale sistema sia guidata da un consorzio industriale, promosso da ENAV, e del quale faranno parte gli ANSP (A6), gli aeroporti e

le linee aeree, che dovranno assicurare gli investimenti per la modernizzazione del sistema ATM europeo; detto consorzio svilupperà attività di implementazione, attraverso una partecipazione diretta degli stakeholder operativi alla definizione, all'esecuzione e al monitoraggio del programma di *deployment* europeo (*Deployment Programme*).

## 6. Coflight

In linea con SESAR, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato in collaborazione tra ENAV, DSN e skyguide e sviluppato dal Consorzio Industriale "Thales - Selex Sistemi Integrati" 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.

Lo sviluppo del Programma prevede, oltre all'integrazione di Coflight in 4-Flight, che il futuro sistema ATM di rotta di ENAV entri in esercizio a partire dal 2015.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, Coflight rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, fornendo 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 Data-Link.

## 7. 4-flight

Il Programma 4-flight è il risultato dell'integrazione/evoluzione di Coflight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente tra ENAV e DSN una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR.

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

## 8. Aireon

Nel novembre 2013 ENAV è divenuto partner del primo sistema satellitare globale per la gestione del traffico aereo con un investimento di 61 milioni di dollari per l'acquisto del 12,5% di AIREON, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che

entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo.

ENAV è entrata nel capitale di AIREON in partnership con il service provider canadese NAV CANADA, che detiene il 51% delle quote, e con i service provider irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6% ciascuno mentre il 24,5% resta ad IRIDIUM. L'accordo prevede, inoltre, che ENAV avrà un ruolo chiave nello sviluppo del servizio verso i service provider dell'area mediterranea e del Sud-est asiatico dove è già presente con la controllata di Kuala Lumpur ENAV Asia Pacific.

I primi satelliti della nuova piattaforma di sorveglianza dedicata al controllo e alla gestione del traffico aereo saranno lanciati già a partire dal 2015 e il servizio sarà pienamente operativo entro la fine del 2017; con una costellazione di 66 satelliti orbitanti, si renderà possibile conoscere identità, posizione e quota di un qualsiasi velivolo in tutto il globo, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza e quindi di controllo attivo dei voli.

Gli obiettivi resi possibili con detta tecnologia sono il potenziamento del traffico aereo, l'ottimizzazione delle le rotte e il conseguimento di elevatissimi livelli di sicurezza e di efficienza del volo.

## **D) GLI INVESTIMENTI**

### **1. Il Piano degli investimenti 2013-2015**

Attraverso gli interventi pianificati nel piano investimenti del triennio 2013-2015, ENAV ha confermato la posizione di rilievo conseguita nel contesto del trasporto aereo grazie soprattutto alle impegnative politiche di investimento attuate negli anni precedenti, anticipando in larga misura 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.