

**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**

PAGINA BIANCA

1 Relazione sulla gestione

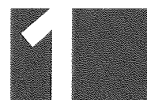
PROFILO DI ENAV S.P.A. E DEL GRUPPO

ENAV è una società per azioni con socio unico partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale è anche il Ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile. ENAV S.p.A. nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell'ente pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.).

Ad ENAV sono stati attribuiti l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. Le "infrastrutture dell'aria", al pari delle altre infrastrutture logistiche del sistema paese, necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò, peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato, definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e, dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi.

La configurazione organizzativa vede la sede legale di ENAV a Roma e presidi operativi su tutto il territorio nazionale.

Il Gruppo provvede anche alla conduzione tecnica ed alla manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo attraverso la società controllata Techno Sky, acquisita a fine 2006, ed alle attività in ambito ingegneristico effettuate attraverso il Consorzio Sicta. Inoltre, attraverso la controllata ENAV Asia Pacific, vengono sviluppate le attività commerciali del Gruppo ENAV negli stati del continente asiatico e in quello oceanico.



CORPORATE GOVERNANCE

ENAV è la Società per azioni pubblica (interamente partecipata dallo Stato), non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione. Il modello di *governance* adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti.

L'Assemblea straordinaria del 16 maggio 2013 ha modificato lo Statuto sociale adeguandolo alle norme introdotte con il D.P.R. 30 novembre 2012, n. 251 in materia di equilibrio tra i generi negli organi di amministrazione e di controllo nelle società controllate dalle pubbliche amministrazioni.

Le attività di revisione legale dei conti sono esercitate da una Società di Revisione.

L'Amministratore Unico, nominato nell'Assemblea del 22 novembre 2011, almeno una volta al mese incontra il Collegio Sindacale ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo in apposite riunioni, in occasione delle quali riferisce in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, eventualmente adottando le relative determinazioni. Nel corso del 2013, si sono svolte dieci riunioni tra l'Amministratore Unico, l'Organo di controllo ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo.

La Società ha un Direttore Generale la cui nomina ha avuto decorrenza dal 1° dicembre 2012, individuato nella persona dell'ex Responsabile dell'Area Operativa della Società.

Il Collegio Sindacale di ENAV è costituito da 3 membri effettivi nominati dall'Assemblea. Ai sensi dell'art. 2403 c.c. il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea dell'11 giugno 2013 per il triennio 2013-2015 e, nell'esercizio 2013, l'Organo di controllo si è riunito 14 volte.

La revisione legale dei conti della Società è esercitata da una società di revisione, selezionata a mezzo di gara pubblica e nominata dall'Assemblea del 16 maggio 2013 per il triennio 2013-2015. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, ENAV ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

L'Organismo di Vigilanza, costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, ha composizione collegiale





mista essendo costituito da 3 membri, nominati in data 20 dicembre 2012 per il triennio 2013-2015, di cui 2 esterni e uno interno. Nel corso del 2013, l'Organismo di Vigilanza della Società si è riunito 7 volte.

ENAV è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei Conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della L. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. A dicembre 2013 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A., per l'esercizio finanziario 2012. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali.

In conformità a quanto previsto dall'art. 2364 comma 2 del Codice Civile nonché dall'art. 7 dello statuto sociale, il vertice aziendale intende avvalersi del maggior termine di 180 giorni dalla data di chiusura dell'esercizio sociale per l'approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013.

Le ragioni a fondamento della convocazione dell'Assemblea nel citato maggior termine sono collegate alla redazione del bilancio consolidato, causa espressamente prevista dall'art. 2364 comma 2 del Codice Civile, ed in particolare nell'esigenza di ottenere il bilancio della controllata estera, ENAV Asia Pacific, appositamente approvato e verificato dalla Società di revisione locale.

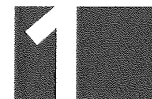
ELEMENTI CARATTERIZZANTI LA GESTIONE

CONTESTO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO

I molteplici elementi di incertezza che hanno influito nel corso dell'anno sull'intera eurozona, ed in particolare sul nostro paese, hanno determinato una tangibile stagnazione dei consumi con inevitabili e conseguenti impatti su tutti i settori produttivi. L'opposta congiuntura economica, dopo aver tratteggiato lo scenario macroeconomico del precedente anno, ha riaffermato il suo influsso sfavorevole anche nel 2013, influenzando negativamente anche il mercato del trasporto aereo. Da sempre strettamente correlato all'andamento economico, il trasporto aereo ha infatti fatto registrare nel nostro paese una generale flessione della domanda, evidenziando un calo dei passeggeri (-1,9%) e una riduzione dei collegamenti (-6%).

Non meno importanti sono apparsi gli effetti associabili alla situazione di incertezza del principale vettore operante nello spazio aereo nazionale, il quale ha ridotto nel corso dell'anno di circa il 13% l'operatività sugli scali nazionali, con inevitabili ripercussioni sui ricavi di ENAV.

Inevitabile che il perdurare dell'avversa congiuntura economica, unitamente alla decisa contrazione dei collegamenti nazionali attuata dal principale vettore italiano, nonché la forte concorrenza del trasporto su rotaia, abbiano generato per il nostro paese ancora per il 2013 un risultato negativo per quanto riguarda il traffico fatturato di Rotta, a fronte invece di un dato pressoché positivo per



gli altri principali provider comunitari: Italia -0,3%; Spagna 0%; Germania +0,5%; Gran Bretagna +1,5%; Francia +2,2%.

Relativamente alla componente domestica, a conferma del momento di forte difficoltà, indicativi appaiono i dati registrati nel 2013 nei maggiori scali nazionali, per i quali si evidenzia in termini di unità di servizio un -3,5% su Roma Fiumicino, -4,4% Milano Malpensa, -6,8% Milano Linate e -1,4% Venezia Tessera.

A parziale compensazione, è comunque significativo rilevare come limitatamente al traffico di sorvolo, che si ricorda essere la componente di traffico più remunerativa per la Società, la performance legata al traffico commerciale nel periodo mostra una netta ripresa, con un risultato del +4,9% in termini di unità di servizio e +3,6% per quanto riguarda i voli fatturati.

Osservando nella fattispecie il risultato positivo del traffico di sorvolo, diametralmente opposto rispetto al dato nazionale, si rileva come le iniziative intraprese da ENAV, nel senso di una politica di continua implementazione tecnologica, di incremento della capacità operativa e di riconfigurazione delle rotte, siano state sicuramente strategie efficaci e di supporto per il mercato. In tal senso si colloca anche la performance operativa ottenuta dalla Società nel corso dell'anno appena trascorso, in linea con gli obiettivi strategici aziendali e con gli obiettivi fissati nel Piano di Performance Nazionale. Infatti, l'Italia si è confermata *best in class* nella puntualità riferita al servizio di controllo del traffico aereo, con un risultato annuale che ha consentito anche per il 2013 il raggiungimento del bonus sulla capacità, pari ad 8 milioni di Euro.

Nello scenario appena descritto, un ulteriore elemento di complessità è stato rappresentato dall'evoluzione nel corso del 2013 del pacchetto normativo Single European Sky (SES) II, a seguito del quale la Commissione Europea ha voluto, tra l'altro, ulteriormente sviluppare i Regolamenti in tema tariffario e di performance. La Società pertanto ha dovuto esprimere i propri sforzi non soltanto nel proseguimento dell'eccellenza operativa e di qualità del servizio reso ai vettori, ma anche in tutte le attività necessarie per recepire i concreti e stringenti cambiamenti introdotti dalle nuove disposizioni comunitarie, le cui risultanze certamente influenzeranno i futuri livelli tariffari.

L'EFFICIENZA ECONOMICA

Il 2013 rappresenta il secondo anno del primo *reference period*, intervallo temporale nel quale, in accordo alla normativa comunitaria sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), è diventata cogente l'applicazione dello schema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo.

Il rispetto dei vincoli imposti dall'applicazione dello schema di prestazioni comunitario per la Società non è stato scevro di elementi di complessità principalmente connessi al difficile contesto macroeconomico e all'andamento del mercato che, come visto in precedenza, hanno caratterizzato il 2013. Si ricorda, infatti, che lo schema prestazionale prevede il rispetto, per i servizi in rotta, degli obiettivi di efficienza economica e di capacità fissati per l'anno nel Piano Nazionale di Performance, documento nel quale lo Stato e la Commissione Europea, in accordo con il provider, hanno



delineato le azioni e stabilito gli obiettivi da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (2012-2014) per la fornitura di servizi alla navigazione aerea.

L'applicazione di tale complesso meccanismo ai risultati dell'anno ha evidenziato come il decremento del traffico di rotta fatturato nel 2013 abbia generato una flessione di circa il 7,6% in termini di unità di servizio rispetto a quanto inizialmente pianificato per lo stesso anno nel Piano di Performance. Traducendo tale flessione in valore economico, si perviene ad un deficit complessivo in termini di ricavo di 41 milioni di Euro che, grazie al meccanismo di *risk sharing*, è a carico della Società per 19,9 milioni di Euro, mentre per 21,1 milioni di Euro è a carico del mercato e quindi recuperato attraverso la tariffa.

A seguito di tale scenario, consapevole dei possibili impatti rilevanti sul risultato della gestione derivanti dal necessario rispetto dei vincoli imposti dal meccanismo di performance comunitario, la Società non si è fatta trovare impreparata, prevedendo già in sede di programmazione una serie di azioni gestionali mirate al duplice obiettivo di perseguire i livelli di efficientamento stabiliti e, al contempo, limitare gli effetti in conto economico delle perdite correlate al meccanismo di condivisione del rischio traffico.

La performance conseguita sui costi, ottenuta anche attraverso l'ulteriore ottimizzazione dei processi e della struttura organizzativa della Società, ha determinato una riduzione dei costi della produzione, a parità di perimetro, di circa 8 punti percentuali rispetto a quanto fissato nel Piano di Performance, consentendo ad ENAV di raggiungere gli obiettivi di cost efficiency definiti nel predetto Piano per l'anno 2013.

Tale risultato assume ulteriore rilievo se si considera che, nonostante il significativo intervento sui costi, il livello di Safety, considerato da ENAV quale presupposto irrinunciabile ed imprescindibile, nonché principio cardine nella definizione della strategia di Società, sia stato confermato a valori elevatissimi.

Inoltre, per il secondo anno consecutivo, l'eccellenza operativa raggiunta da ENAV ha determinato l'attribuzione alla Società del massimo bonus previsto dallo schema di incentivi approvato nel Piano di Performance Nazionale, pari a 8 milioni di Euro.

Si ricorda, infatti, che lo Stato ha previsto nel Piano di Performance Nazionale la possibilità di applicare un meccanismo incentivante (bonus/malus) sulla capacità, misurato con indicatori di puntualità, quale riconoscimento dei risultati già raggiunti ed a fronte dell'impegno espresso da ENAV nella fornitura di servizi alla navigazione aerea di altissima qualità.

Per quanto riguarda, invece, la performance di Terminale, nelle more della formalizzazione del Contratto di Programma 2013-2015, la Società ha applicato lo schema di *cost cap* conseguendo l'efficientamento richiesto dal predetto Contratto, pari al 2,5%.

RISULTATO DELLA GESTIONE

L'impegno profuso dalla Società nel corso dell'anno finalizzato al contenimento generale del livello della spesa, remunerativo grazie allo schema regolatorio a cui ENAV è soggetta, unitamente al maggiore livello dei ricavi, principalmente correlato al riconoscimento del bonus sulla capacità e ai buoni risultati ottenuti sul mercato terzo, nonché il pieno rispetto del dettato normativo e dei



vincoli imposti dal Piano di Performance Nazionale e dal redigendo Contratto di Programma, sono tutti elementi che certamente hanno contribuito a conseguire nel 2013 un eccellente risultato della gestione.

Di fatto, l'attuazione delle scelte strategiche adottate dalla gestione nel corso dell'anno, essenzialmente mirate al contenimento ed ottimizzazione della spesa nonché alla razionalizzazione dei livelli organizzativi, hanno portato ad un *saving* di circa 35 milioni di Euro rispetto al livello dei costi previsti a Budget e nel Piano di Performance Nazionale. Anche rispetto al 2012, la performance economica è stata più che positiva; confrontando infatti il valore dei costi operativi si evince come nel 2013 ci sia stata una riduzione dell'1,8% rispetto all'anno precedente.

Tale performance economica ha quindi consentito non solo di riassorbire la perdita legata al negativo andamento del traffico, ma ha altresì permesso ad ENAV di raggiungere, per il secondo anno consecutivo, l'obiettivo di efficienza economica così come stabilito nel Piano di Performance Nazionale, mantenendo al contempo inalterate le leve di sviluppo programmate nel proprio Piano Industriale.

Non meno importanti appaiono anche le azioni sottostanti alla strategia finanziaria della Società che di fatto hanno portato nel 2013 ad un minor onere per interessi passivi su finanziamenti per circa 7,9 milioni di Euro rispetto al precedente anno.

Sulla base quindi degli elementi sopra descritti caratterizzanti l'andamento dell'esercizio, il risultato netto conseguito nel 2013 pari 50,5 milioni di Euro posiziona l'esercizio in esame come il migliore mai conseguito dalla Società. Perfino superiore al 2012, quando al risultato della gestione si aggiunse anche l'effetto del riconoscimento della maggiore IRES versata negli anni precedenti per circa 23 milioni di Euro a seguito della mancata deduzione dell'IRAP, portando il risultato di esercizio a 46,2 milioni di Euro.

Non da ultimo, sembra opportuno sottolineare che il risultato del 2013 assume ancor più rilievo se si considera che lo scenario nel quale la Società si è trovata ad operare è stato di tipo recessivo, come sopra evidenziato, con elementi di criticità ed instabilità di non facile lettura, i quali, senza gli opportuni e tempestivi interventi gestionali, avrebbero potuto incidere in modo significativo sulla stabilità economico-finanziaria della Società.

LA POLITICA TARIFFARIA

La politica tariffaria adottata da ENAV nel corso degli ultimi due anni, ha dovuto tenere conto delle importanti modifiche introdotte sia a livello nazionale che comunitario, nel quadro normativo che disciplina la materia. Infatti, da una parte il legislatore comunitario con il sistema di performance ha introdotto nuovi elementi di rischio per i provider e dall'altro, il legislatore nazionale, con l'introduzione della Legge di Stabilità approvata nel novembre del 2011, ha radicalmente modificato lo schema contributivo dello Stato. Sono state infatti eliminate le forme di contribuzione per i servizi della navigazione aerea sugli aeroporti nazionali, riversando quindi tali importi sulla tariffa.

In uno scenario in così rapido mutamento, caratterizzato anche dalla debolezza della domanda di traffico aereo che stenta a riprendersi dagli effetti della crisi, la politica tariffaria adottata dall'Azienda nel corso del 2013 ha avuto come principio ispiratore l'esigenza di porsi come soggetto attivo della



filiera del trasporto aereo con il duplice obiettivo di garantire la stabilità economico finanziaria della Società e, al contempo, di fornire un contributo a sostegno del mercato.

Il 2013 si è infatti caratterizzato per una serie di iniziative che hanno interessato sia la tariffa di rotta che di terminale. In particolare, per quanto concerne la tariffa di rotta, in linea con quanto ammesso dai principi contabili di rotta e dai regolamenti sul sistema comune di tariffazione, la Società attraverso il rinvio ad anni successivi del balance ha garantito la stabilità della tariffa 2013 agli stessi livelli del 2012, ovvero 78,83 Euro per unità di servizio.

Per quanto concerne invece il terminale, nel corso dell'anno 2013, considerato lo scenario particolarmente complesso e sfavorevole che ha negativamente influenzato i livelli di traffico di terminale, la Società si è fatta promotrice di un'azione finalizzata al sostegno del mercato attraverso l'utilizzo di risorse economiche interne alla Società che ha visto, a partire dal 1° Settembre dell'anno, una significativa riduzione della tariffa per i servizi della navigazione aerea di aeroporto applicata ai vettori. A valle degli opportuni coordinamenti con l'Azionista, che il 6 Agosto 2013 nell'Assemblea deliberava di "autorizzare l'Amministratore Unico di ENAV ad utilizzare per il triennio 2013-2015 il Fondo di stabilizzazione delle tariffe con le finalità proprie di tale Fondo", ed acquisito il parere positivo dai propri referenti istituzionali, ENAV ha applicato la riduzione della tariffa di terminale per il periodo settembre-dicembre 2013 attraverso il parziale utilizzo del Fondo.

Pertanto, attraverso un utilizzo stimato del Fondo di circa 19,8 milioni di Euro, la tariffa di terminale è stata ridotta di 61,05 Euro per gli ultimi quattro mesi dell'anno, passando quindi da 246,05 Euro a 185 Euro per unità di servizio. Di tale riduzione, quantificabile in circa 25 punti percentuali, è stata data comunicazione a tutte le maggiori compagnie aeree, agli organi di stampa, nonché alle organizzazioni rappresentanti di settore, dove ha trovato positivo accoglimento.

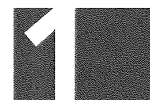
IL PIANO INDUSTRIALE 2012-2016

Nel corso del 2013 si è sviluppata la realizzazione del piano industriale e dei cinque imperativi strategici in esso delineati.

In tale contesto occorre ricordare come il valore della Safety sia stato considerato quale presupposto irrinunciabile ed imprescindibile da ENAV nello sviluppo del Piano Industriale, in quanto principio ispiratore e faro nella definizione delle strategie, degli obiettivi e delle priorità ad ogni livello.

Il Piano identifica dunque i seguenti 5 imperativi strategici:

- a. ottimizzare l'efficacia operativa per garantire il miglior impiego di risorse e competenze su attività a valore aggiunto per l'azienda e per il sistema, mantenendo elevati standard di Safety;
- b. differenziare l'offerta per garantire maggior coerenza con l'evoluzione della domanda e ottimizzare i processi commerciali e di customer care;
- c. rafforzare il processo di controllo e approvazione degli investimenti, garantendo piena coerenza con gli obiettivi aziendali;
- d. garantire elevati livelli di cost excellence anche su processi e attività a supporto del core business;
- e. sviluppare sinergie ed accordi a livello nazionale ed internazionale che contribuiscano alla creazione di valore per ENAV nel medio lungo termine.



Le azioni sottostanti a tali imperativi strategici hanno determinato lo sviluppo del Piano Operativo, del Piano delle Risorse Umane, del Piano degli Investimenti e del Piano Economico-Finanziario. Sotto il profilo realizzativo, l'intero piano è stato declinato in ben trentasei progetti chiave, portati avanti con il contributo di tutte le strutture aziendali interessate, coordinate da un Program Manager appositamente nominato. Le attività sono in fase di realizzazione, conformemente ai tempi ed alle modalità previste nel Piano. Particolare attenzione è stata prestata, nella continua interlocuzione tra il Program Manager e i vari sponsor del Piano, ai progetti di maggiore rilevanza strategica, ed in particolare:

- 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 miranti all'efficientamento dei costi di esercizio attraverso, da un lato, l'ottimizzazione delle strutture di staff e operativa con la gestione degli esuberanti e la riduzione dei costi di manutenzione, nonché, da altro lato, 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, lo sviluppo di un sistema di monitoraggio dell'avanzamento economico finalizzato ad ottimizzare l'allocazione delle risorse finanziarie aziendali.

GLI INDICATORI DI SICUREZZA E DI QUALITÀ

SAFETY

In relazione agli indicatori di riferimento riportati nel Piano di Performance Nazionale, di cui al Regolamento Comunitario n. 691/2010 e successive modifiche ed integrazioni, la Safety di ENAV nell'anno 2013 ha evidenziato, rispetto al 2012, i seguenti andamenti nelle 3 aree-chiave di segnalazione, quali il rispetto delle minime separazioni in volo, le incursioni di pista e la fornitura complessiva di un servizio ATM/CNS secondo gli standard di sicurezza previsti:

- un totale di segnalazioni di inconvenienti in aumento;
- un incremento degli eventi di minima separazione in volo (Separation Minima Infringement – SMI) a contributo ATM;
- una diminuzione delle severità di classe A/B per gli eventi SMI a contributo ATM;
- un decremento degli eventi di incursioni di pista (Runway Incursion – RWY Inc.) a contributo ATM;
- un aumento delle severità di classe A/B per gli eventi RWY Inc. a contributo ATM;
- un decremento delle segnalazioni ATM Specific;
- una diminuzione delle severità di classe A/B per gli eventi ATM Specific.

La tabella che segue riassume quanto sopra esposto:





Anno	Segnalazioni	SMI a contributo ATM	SMI a contributo ATM Severity A/B	RWY Inc. a contributo ATM	RWY Inc. a contributo ATM Severity A/B	ATM Specific	ATM Specific a contributo ATM Severity A/B
2013	3.238	84	33	8	3	19	0
2012	2.347	82	46	11	2	21	1

I target prefissati per gli eventi di classe "A" sono stati definiti in 0,47 eventi per 100.000 voli nel 2013 e 0,48 eventi per 100.000 voli nel 2012. Il confronto con i dati misurati è mostrato nella seguente tabella:

Anno	Valore medio annuale "A"	Target "A"
2013	0,26	0,47
2012	0,64	0,48
2011	0,33	0,49

Per gli eventi di classe "B" i target sono stati fissati in 1,35 eventi per 100.000 voli nel 2013 e 1,40 eventi per 100.000 voli nel 2012. Nella tabella che segue sono mostrati i valori misurati:

Anno	Valore medio annuale "B"	Target "B"
2013	2,43	1,35
2012	2,63	1,40
2011	2,33	1,45

Nel 2013 ENAV ha provveduto ad emettere "l'Action Plan 2013/2014", che propone 68 azioni di miglioramento finalizzate al miglioramento della Safety, non solo aziendale, ma anche del sistema trasporto aereo italiano ed europeo *tout court*.

Sempre nel 2013 sono state effettuate circa 226 Valutazioni di Safety inerenti ad altrettante modifiche al sistema ATM.

ENAV ha, inoltre, ricevuto 368 segnalazioni d'interesse Safety dagli *Airspace Users* con richieste di chiarimenti/informazioni che sono state gestite nei termini prefissati a livello centrale, soddisfacendo numerose richieste di documentazione da parte dell'Agenzia ANSV.

Per quanto riguarda invece il dominio di Safety Promotion, ENAV ha irrobustito l'offerta comunicativa provvedendo ad una diffusione sempre più capillare della rivista "SafeBull" (linee operative, strutture centrali e periferiche, organismi esterni) affiancando al contempo, agli strumenti già statutariamente previsti dal Safety Management System quali Safety Report Trimestrale ed Annuale, altre forme di partecipazione attiva come newsletter, ampliamento sito dedicato, etc..

Nell'ambito invece della formazione di Safety, ma con particolare riferimento alle attività di supporto diretto agli Enti Territoriali, si è provveduto a somministrare a 184 partecipanti, anche da ENAC ed AML, circa 329 ore di addestramento, di cui 86 con il supporto di ENAV Academy.



QUALITÀ E PUNTUALITÀ

ENAV, ricercando il maggior soddisfacimento delle esigenze del Cliente, persegue il miglioramento dell'efficienza operativa e, in particolare, del livello di puntualità garantito agli *Airspace Users*.

Nel 2013, per l'area prestazionale di *Capacity*, ENAV ha continuato a far registrare la massima puntualità ai propri Clienti che, in particolare per la fase di volo in rotta, non hanno subito nessun ritardo attribuibile all'erogazione dei servizi di navigazione aerea, conseguendo "zero ritardi". In quello che è il più importante indicatore prestazionale, da sempre utilizzato come parametro per la misurazione della qualità del servizio di gestione del traffico aereo, ovvero "*En-Route ATFCM Delay per En-Route Flight*", la prestazione di ENAV ha determinato un Indicatore uguale a 0,003 minuti/volo. Infatti, nel 2013, all'interno dello spazio aereo ove i servizi della navigazione aerea sono erogati da ENAV agli oltre 1,5 milioni di voli IFR/GAT assistiti, per la fase di volo in rotta, sono stati attribuiti solo 4.297 minuti di ritardo ATFCM.

La prestazione registrata da ENAV risulta molto apprezzabile considerato che, all'interno del contesto normativo europeo, per l'Italia, l'obiettivo prestazionale di *En-Route Capacity*, stabilito dalla Commissione Europea in accordo al Performance Scheme, è stato fissato a 0,14 minuti per volo assistito.

La capacità di gestire il traffico aereo in sicurezza, ma anche con grande efficienza, ha portato a produrre poco meno del 2% dei ritardi che sarebbero stati ritenuti "adeguati" dalla Commissione Europea. Questa straordinaria performance qualitativa per i Clienti di ENAV, sottintende un valore nulla affatto trascurabile anche in termini strettamente economici. Per una Compagnia Aerea, infatti, ogni minuto di ritardo ATFCM equivale ad un costo che studi comunitari stimano corrispondere a 83,00 Euro/minuto in media. Rispetto a tale parametro risulta evidente e significativo il controvalore che acquista la performance operativa di ENAV per gli *Airspace Users*.

In termini di controvalore economico, quindi, potendo operare generando, secondo il target assegnato, fino a 218.000 minuti di ritardo ATFCM, ENAV avrebbe potuto determinare un costo aggiuntivo per i propri Clienti che, solo per i ritardi ATFCM in rotta, sarebbe stato superiore a 17 Milioni di Euro. Invece, per soddisfare le necessità dei propri Clienti e per sostenerli non solo sotto l'aspetto qualitativo, ma anche sotto il profilo dell'efficienza dei costi, ENAV ha saputo operare garantendo la massima sicurezza operativa, la piena disponibilità e continuità nell'uso dello spazio aereo, e contemporaneamente riducendo il costo del ritardo ATFCM prodotto dalla gestione del traffico aereo di rotta in Italia.

Capacity En-route - targets vs Actual Performance 2013

	IFR/GAT Flights 1.524.019	En-route Service Unit 8.117.393	En-route ATFCM Delay Cost/Min € 83,00
		Obiettivo piano di prestazione	Obiettivo raggiunto
En-route ATFCM Delay per Flight		0,14	0,00
En-route ATFCM Minutes of Delay (Min)		213.362	4.297
En-route ATFCM Delay Cost (Euro)		17.709.046	356.651

È importante sottolineare che il risultato che ENAV ha raggiunto nel 2013 è solo marginalmente collegato alla riduzione di traffico aereo assistito; normalmente i ritardi ATFCM sono generati durante gli orari di intensa domanda e tenuto conto che i picchi di traffico aereo, nel 2013, sono



rimasti del tutto simili a quelli registrati negli anni precedenti, è possibile affermare che la capacità organizzativa di ENAV ha permesso di ottenere ottime prestazioni che sembra possibile poter mantenere anche in caso di ripresa del volume dei voli assistiti.

In estrema sintesi, con riferimento ai dati condivisi con il Performance Review Body e con il Network Manager dell'Unione Europea, il confronto degli indicatori prestazionali dei maggiori ANSP europei conferma sia il valore della performance operativa, KPI *En-route ATFCM Delay per En-route Flights*, sia il correlato controvalore economico, *Additional ATFCM Delay Cost*, come da tabella sotto riportata.

En-route ATFCM Delay per En-route Flights & Additional ATFCM Delay Cost per En-route service unit - 2013				
Stati	IFR/GAT Flights	En-route ATFM Delay (min)	KPI Capacity En-route ATFM delay/flight	En-route ATFM Delay Cost
Francia	2.825.307	1.022.987	0,36	84.907.921
Germania	2.745.642	435.278	0,16	36.128.074
Gran Bretagna	2.288.426	453	0,00	37.599
Italia	1.524.019	4.297	0,00	356.651
Spagna	1.527.805	201.328	0,13	16.710.224

A fronte di tale risultato, in accordo a quanto previsto nel Piano di Performance italiano 2012-2013, anche per il 2013, ENAV ha raggiunto il livello prestazionale di *Capacity* che, nell'ambito del Performance Scheme le dà diritto al riconoscimento di un bonus finanziario pari a 8 milioni di Euro.

LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel 2013, un numero rilevante di esperti ENAV delle diverse Aree e Funzioni aziendali, sono stati impegnati in un'intensa attività internazionale volta a tragguardare gli interessi aziendali sui tavoli istituzionali di ICAO, EUROCONTROL, CANSO, Commissione Europea, e sui processi industriali attraverso partecipazioni quali SESAR JU, ESSP per EGNOS, programmi di cooperazione bilaterale con FAA e NAV Canada, o multilaterale con altri Service Provider quali A6, BLUE MED, programmi multi-stakeholder per lo sviluppo di sistemi tecnologici, quali Coflight e 4-FLIGHT o con attori industriali per la parte airborne, come Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon, Thales.

Nel contesto europeo, ENAV è impegnata a tutti i livelli e su diversi tavoli istituzionali e industriali per assicurare un'evoluzione coerente ed efficace del settore ATM per il raggiungimento degli obiettivi del Single European Sky.

In tale ambito, la proposta della Commissione Europea dello scorso giugno, relativa alla modifica dei regolamenti che definiscono il Single European Sky (SES), rappresenta solo il primo passo di un lungo percorso che verosimilmente durerà fino alla fine del 2014. Tra gli elementi caratterizzanti la modifica di tali regolamenti, si segnalano:

- prestazioni: il *performance scheme* è uno dei pilastri del SES e sono condivisibili le sue future evoluzioni mirate a migliorare ulteriormente l'efficienza e la trasparenza del sistema europeo;
- miglioramento dell'efficienza dei servizi ("*unbundling*" dei servizi di supporto);
- partenariati industriali che consentano l'evoluzione degli attuali FAB con un approccio più



flessibile e operativo, facilitando al contempo la creazione di cooperazioni industriali extra ed inter FAB;

- rafforzamento del ruolo del gestore della rete (*Network Manager*) per lo svolgimento di quelle funzioni legate alle operazioni, che portano un valore aggiunto in termini di efficienza operativa ed economica se gestite a livello di network;
- ruolo dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) e assetto istituzionale per superare l'attuale quadro europeo caratterizzato da sovrapposizioni e duplicazioni (Commissione Europea, EASA, EUROCONTROL, *Network Manager*, *Deployment Manager*, ecc.).

Sempre in ambito europeo, grazie anche al contributo di ENAV, l'Italia si afferma quale primo paese destinatario di fondi europei per le Reti di Trasporto Trans-Europee (TEN-T). Le proposte sviluppate in coordinamento con il gruppo A6, *ANSP IDP Implementation e Accelerate the Deployment of Advanced FDP Capabilities in Europe*, sono state infatti selezionate lo scorso luglio dalla "TEN-TEA" - l'agenzia esecutiva per la rete di trasporto - nell'ambito del TEN-T Multi-Annual Programme 2012, per co-finanziamenti che superano complessivamente, per il gruppo A6, i 60 milioni di Euro e si estendono fino al 2015.

Tale riconoscimento riveste un valore altissimo per ENAV, il gruppo A6 e per il ruolo degli ANSP nel panorama dell'ATM europeo sotto il profilo tecnico, economico e da ultimo strategico.

Sotto il profilo tecnico, entrambe le iniziative selezionate dalla Commissione Europea sono destinate ad avere un impatto rilevante sui prossimi sistemi operativi a supporto della realizzazione del programma SESAR, nonché degli obiettivi del Cielo Unico Europeo. Grazie ai finanziamenti europei, gli ANSP coinvolti nel progetto coordinato da NATS "*Accelerate the Deployment of Advanced FDP Capabilities in Europe*" potranno allineare i propri sistemi di Flight Data Processing (FDP) attraverso il Service Oriented Approach (SOA), che fornisce in tempo reale un quadro completo del traffico aereo con una previsione accurata degli eventi futuri, consentendo ai controllori di pianificare piani di volo con ulteriore anticipo.

Il progetto "*ANSP IDP Implementation*", coordinato da ENAV, veicolerà i fondi europei alle attività di coordinamento degli ANSP membri dell'*Interim Deployment Steering Group* (IDSG) a supporto delle attività di implementazione dei concetti operativi e tecnici volti alla realizzazione sincronizzata delle attività 'baseline' di Deployment del programma SESAR, così come definito nell'*Interim Deployment Programme* (IDP).

Sotto il profilo economico, i cofinanziamenti stanziati dalla Commissione Europea agevoleranno la realizzazione di progetti i cui investimenti erano stati già programmati da ENAV, assicurando sia la loro realizzazione che la possibilità per ENAV di investire in ulteriori programmi e progetti internazionali.

I cofinanziamenti ammontano rispettivamente al 50% del budget totale per un importo superiore a 6 milioni di Euro, di cui più di 1,5 milioni di Euro destinati ad ENAV per "*Accelerate the Deployment of Advanced FDP Capabilities*" ed al 20% del budget totale per un valore pari a 52 milioni di Euro, di cui 2 milioni di Euro circa assegnati ad ENAV per le attività di implementazione e di coordinamento del progetto per "*ANSP IDP Implementation*".

Sotto il profilo strategico, la selezione delle due proposte promosse da ENAV conferma ulteriormente la bontà della scelta di partnership industriale per la trasformazione dell'ATM europeo. L'interoperabilità dei sistemi FDP è, infatti, un eccellente esempio di collaborazione tra



gli ANSP per guidare il cambiamento dell'ATM europeo attraverso in nuovi concetti tecnologici e operativi messi a punto nel programma SESAR.

Nel corso del 2013, ENAV ha mantenuto ruoli di responsabilità in ambito internazionale, fra cui quello ricoperto dall'Amministratore Unico quale Chairman del Network Management Board, l'organo che governa le Funzioni di Rete o Network Functions (uno dei pilastri del Cielo Unico Europeo) e il ruolo di Full Member in seno all'Executive Committee del CANSO Global.

A questo si aggiunge il ruolo del Responsabile della Funzione Strategie Internazionali di Chairman dello Strategy Board degli A6, l'alleanza fra i maggiori service provider europei (ENAV insieme a DSN, DFS, NATS, AENA ed il consorzio di ANSP nord-europei NORACON). Nel 2013, il gruppo degli A6 ha rafforzato la propria alleanza per assicurare il coordinamento delle proprie strategie all'interno della Sesar Joint Undertaking, nonché favorire ancor più l'armonizzazione della pianificazione per l'implementazione dei futuri sistemi ATM. Tale iniziativa ha portato a un significativo ampliamento delle aree di interesse comune individuate e all'adozione di una struttura di governo in grado di conferire al gruppo una struttura solida e stabile.

Nel corso del 2013, ENAV ha inoltre proseguito con successo, insieme ad ENAC, il coordinamento per la creazione del blocco funzionale di spazio aereo (FAB) **BLUE-MED** nell'area strategica del Mediterraneo. Progetto promosso da ENAV e finanziato dalla Commissione Europea per complessivi 2,83 milioni di Euro, attività svolta con il pieno supporto dello Stato Italiano e con la partecipazione di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania.

BLUE MED FAB ha lo scopo di facilitare il raggiungimento di livelli ottimali in termini di capacità, efficienza e livelli di prestazione nella resa dei servizi all'interno dello spazio aereo indicato nell'articolo 3 dell'Accordo degli Stati aderenti al FAB, mantenendo o migliorando gli attuali livelli di safety in linea con lo "European Air Traffic Management Network (EATMN)".

Durante il 4° Governing Board tenutosi nel mese di novembre 2013, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture, Trasporti e Comunicazioni di Malta, sono stati approvati importanti decisioni e piani d'azione, quali l'*Implementation Plan*, che prevede lo sviluppo delle attività del FAB in sei aree tematiche e che verrà successivamente condiviso con la Commissione Europea, un meccanismo per il coordinamento a livello FAB delle osservazioni dei membri del BLUE MED in relazione agli argomenti in agenda al Single Sky Committee e al Provisional Council di EUROCONTROL, i Centralised Services, il quadro di coinvolgimento dei paesi non-EU nelle attività del FAB e la cooperazione con altri FAB adiacenti.

TECHNO SKY

Techno Sky, anche per il 2013, ha orientato la sua gestione nel raggiungimento degli obiettivi definiti ad inizio anno con ENAV, quali: partecipazione all'impegno strategico di ENAV di miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi di assistenza al volo, con contemporaneo obiettivo di efficientamento dei costi; riduzione dei costi della manutenzione dell'1,5% attuato nel 2013; focus sui progetti interamente realizzabili con risorse interne di Techno Sky. Il raggiungimento di tali obiettivi da parte di Techno Sky, ha permesso sia una riduzione dei costi esterni associati ai progetti, con un abbattimento dei costi esterni del 16%, che la riduzione del costo di manutenzione



sostenuto da ENAV, chiudendo quindi il bilancio di esercizio 2013 con un utile pari a 556 migliaia di Euro. Techno Sky rappresenta sempre di più un asset importante per il raggiungimento degli obiettivi di ENAV, e tali risultati dimostrano il processo di consolidamento tra le società del Gruppo. Per ciò che attiene agli indicatori di servizio relativi al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi ENAV, che costituisce l'autentica *mission* e quindi la "ragion d'essere" di Techno Sky, si è assistito, nel 2013, al mantenimento di un buon livello delle *performance* tecniche, sia relative alla gestione e manutenzione *hardware* delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti sia alla manutenzione del *software*, nelle sue varie tipologie (correttiva, adattiva, evolutiva). Relativamente al *software* ed in particolare al numero di modifiche lavorate, risulta, rispetto all'esercizio 2012, un incremento del volume di attività (866 rispetto ai 847 del 2012) ed un leggero incremento dei tempi medi di lavorazione, che si attestano a 34 giorni.

Per ciò che riguarda la manutenzione dell'*hardware*, misurata dall'indicatore DTIS (Disponibilità Tecnica Intrinseca di Sistema) introdotto nel nuovo contratto di manutenzione ATC si registrano a fine anno dei valori misurati che rispettano i valori massimi previsti contrattualmente. Nello specifico si segnala che il consuntivo del numero di avarie mostra un incremento rispetto all'anno precedente (5.719 rispetto ai 4.112 del 2012), ed un decremento nei tempi medi di soluzione delle avarie espresse in minuti (48,2 rispetto ai 53,6 del 2012).

Nel mese di marzo 2013 è stato approvato il Piano Industriale di Techno Sky che declina la strategia aziendale per il periodo 2013-2016 a partire dagli indirizzi strategici indicati da ENAV nel proprio Piano Industriale. Il Master plan delle attività, declinato dal suddetto Piano, ha pianificato un insieme di progetti alcuni dei quali sono già in corso di esecuzione.

Dal punto di vista della *Corporate Governance* di Techno Sky, si segnala che il modello di *governance* adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto di un numero di membri non superiore a tre, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti.

L'Assemblea del 19 luglio 2013, previa modifica dello statuto con l'inserimento delle norme dettate in materia di equilibrio tra i generi nonché dei criteri e delle modalità per la nomina degli organi delle società direttamente e/o indirettamente partecipate dalle pubbliche amministrazioni e dei requisiti di ineleggibilità e delle ipotesi di decadenza degli stessi organi, ha rinnovato l'incarico all'Amministratore Unico fino alla data di approvazione del bilancio 2013. L'organo amministrativo nel corso del 2013 ha incontrato 4 volte il Collegio Sindacale della Società in apposite riunioni.

Il Collegio Sindacale di Techno Sky è costituito da 3 membri effettivi e da 2 membri supplenti nominati dall'Assemblea che restano in carica per 3 esercizi e sono rieleggibili. Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea del 19 luglio 2013 per il triennio 2013-2015 e, nell'esercizio 2013, si è riunito 7 volte.

La revisione legale dei conti è esercitata da una società di revisione, nominata dall'Assemblea del 19 luglio 2013 per il triennio 2013-2015.

Ai sensi dell'art. 22 dello Statuto sociale, Techno Sky ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

L'organismo di vigilanza, previsto dal d.lgs. n. 231/2001, ha composizione collegiale ed è costituito da 2 componenti, uno esterno e uno interno al gruppo. Nel corso del 2013, l'organismo di vigilanza della Società si è riunito 3 volte.



IL GIUDIZIO POSITIVO ESPRESSO DALLA CORTE DEI CONTI

Nel mese di dicembre 2013 la Corte dei Conti ha presentato la relazione al Parlamento sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV nell'esercizio 2012, esprimendo un giudizio positivo ed evidenziando come ENAV risulti tra i service provider più efficienti in Europa, sia in campo operativo che economico anche secondo il nuovo schema di prestazioni comunitario.

La Corte dei Conti ha osservato come nel 2012 ENAV, pur operando in uno scenario particolarmente difficile e caratterizzato da un forte calo del traffico aereo e da una rigorosa nuova regolamentazione comunitaria, abbia saputo porre in essere azioni gestionali tali che le hanno consentito di mantenere una performance operativa ed economica significativa.

ANDAMENTO DEL MERCATO

Il 2013 ha registrato per i paesi dell'area Eurocontrol, una generale inversione di tendenza nell'andamento dell'attività della domanda di controllo del traffico aereo con un incremento dei volumi prodotti rispetto all'anno precedente. Il risultato positivo è imputabile ad una timida ripresa della domanda che ha avuto inizio nel mese di aprile e che si è andata sempre più consolidando negli ultimi mesi del 2013.

Le unità di servizio di rotta (*) prodotte nel 2013, confrontate con il risultato relativo all'esercizio precedente, hanno infatti registrato un incremento dei volumi di traffico pari al +2,2%. Per quanto attiene alle unità di servizio di rotta dei maggiori provider europei, si rilevano i risultati positivi della Francia (+2,2%), della Gran Bretagna (+1,5%), della Germania (+0,5%) e si rileva la sostanziale invarianza registrata dalla Spagna, che segna il passo con un +0,0%.

Sebbene non faccia parte del gruppo dei primi cinque provider europei, appare opportuno evidenziare il risultato conseguito anche quest'anno dalla Turchia, che registra un incremento del traffico aereo pari al +8,4%. Per quanto riguarda l'Italia, la domanda di traffico di rotta registra a fine 2013, per il terzo anno consecutivo, una diminuzione delle unità di servizio, che si attestano ad un -0,3% rispetto all'anno precedente.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2013	2012	Variazioni n.	%
Francia	17.899.945	17.515.047	384.898	2,2%
Germania	12.569.982	12.513.068	56.914	0,5%
Gran Bretagna	9.754.933	9.607.736	147.197	1,5%
Spagna	8.447.044	8.443.969	3.075	0,0%
Italia (***)	8.117.393	8.139.130	(21.737)	-0,3%
EUROCONTROL	116.097.048	113.602.206	2.494.842	2,2%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.





ANALISI DEL TRAFFICO IN ITALIA

TRAFFICO DI ROTTA

Il traffico di rotta in Italia, comunicato da Eurocontrol, mostra un decremento del numero delle unità di servizio pari a -0,3% a fronte del decremento del numero di voli assistiti pari a -2,5%. Quest'ultimo dato, integrato anche dalla categoria dei voli "Esente non comunicato ad Eurocontrol", evidenzia una diminuzione complessiva dei movimenti assistiti nell'ordine del -3,2%.

Traffico in rotta (numero di voli)	2013	2012	Variazioni n.	%
Nazionale	336.720	357.138	(20.418)	-5,7%
Internazionale	1.321.457	1.337.509	(16.052)	-1,2%
Totale pagante	1.658.177	1.694.647	(36.470)	-2,2%
Militare	41.559	45.396	(3.837)	-8,5%
Altro esente	28.061	32.643	(4.582)	-14,0%
Totale esente	69.620	78.039	(8.419)	-10,8%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.727.797	1.772.686	(44.889)	-2,5%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	94.507	109.638	(15.131)	-13,8%
Totale complessivo	1.822.304	1.882.324	(60.020)	-3,2%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2013	2012	Variazioni n.	%
Nazionale	1.719.246	1.869.150	(149.904)	-8,0%
Internazionale	6.253.139	6.104.165	148.974	2,4%
Totale pagante	7.972.385	7.973.315	(930)	-0,0%
Militare	133.248	152.759	(19.511)	-12,8%
Altro esente	11.760	13.056	(1.296)	-9,9%
Totale esente	145.008	165.815	(20.807)	-12,5%
Totale comunicato da Eurocontrol	8.117.393	8.139.130	(21.737)	-0,3%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	5.594	6.284	(690)	-11,0%
Totale complessivo	8.122.987	8.145.414	(22.427)	-0,3%

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

- un traffico internazionale commerciale (pagante) in deciso aumento (+2,4%) in termini di unità di servizio a fronte di una diminuzione del numero dei voli assistiti (-1,2%). All'interno di questa categoria, a concorrere in maniera determinante al risultato positivo per le Unità di Servizio (UdS) è stato il trend del traffico di sorvolo (+4,9% UdS; +3,6% Voli), essendo stato quest'ultimo sostenuto anche dall'incremento dei collegamenti Europa - Asia superiori del 15% rispetto all'anno precedente. Di segno opposto è, invece, il risultato che riguarda la componente di traffico da e per l'Italia, per la quale si è assistito ad un decremento del numero dei voli (-2,1%) a fronte di una moderata crescita delle unità di servizio (+0,4%);