

La definizione del piano di *performance* per il secondo periodo di riferimento ha preso le mosse con la pubblicazione della Decisione n° 132/2014 nella quale la Commissione Europea ha definito, per il periodo 2015-2019, gli obiettivi di performance a livello comunitario, ovvero i livelli di efficienza richiesti a livello europeo nelle quattro aree dell'efficienza economica, della capacità, della safety e dell'ambiente.

Laddove nel primo periodo di riferimento gli obiettivi del piano di *performance* erano fissati a livello nazionale, il nuovo quadro regolamentare comunitario ha disciplinato invece la definizione di piani di *performance* a livello di *Functional Airspace Block* (FAB). Il piano di *performance* italiano è pertanto confluito nel piano del Blue Med FAB di cui l'Italia fa parte insieme a Malta, Cipro e Grecia. Il piano di *performance* per il secondo periodo di riferimento (2015-2019) ha ottenuto il favorevole esame della Commissione Europea (Decisione n. 599 del 15 aprile 2016).

2.3.2. Gli effetti della *performance* economica sul risultato della gestione

L'anno 2015 ha registrato il perdurare dell'incertezza nel quadro macroeconomico (caratterizzato anche dalla chiusura dello spazio aereo libico che ha condizionato in particolare le scelte operative delle compagnie aeree che sviluppano traffico sulla direttrice Europa-Africa).

In termini di traffico, sebbene gli scali nazionali abbiano registrato nel corso del 2015 un incremento del numero dei passeggeri pari al 4,5 per cento rispetto all'anno 2014, tale incremento non si è riflesso nelle unità di servizio di rotta, le quali si sono attestate ad un -1,7 per cento rispetto all'anno precedente.

Per conseguire il rispetto dell'impegno assunto all'interno del nuovo Piano delle Performance, la Società ha adottato azioni mirate alla tutela del proprio equilibrio economico-finanziario, con l'obiettivo, da una parte, di perseguire il conseguimento dei livelli di efficientamento previsti dallo schema comunitario e dall'altra, di mitigare i parziali effetti negativi sull'andamento della gestione generati dal calo dei volumi di traffico.

In tale contesto, le azioni adottate dalla Società nel corso del 2015 hanno permesso di mitigare l'effetto derivante dal minor traffico sviluppato nell'esercizio pari a un -4,5 per cento tra quanto pianificato nel piano delle *performance* e quanto consumato a fine anno in termini di unità di servizio di rotta, recuperabile solo in parte dal mercato secondo la regolamentazione tariffaria, e conseguire un risultato netto di 49,8 milioni di euro.

2.4. Le attività internazionali

L'ENAV ha operato nel settore del trasporto aereo, caratterizzato da una necessaria armonizzazione normativa e tecnico-operativa e da una molteplicità di attività e attori strettamente correlati e cooperanti a livello regionale e globale, sulla base di norme e di decisioni che influenzano il modo di operare, pianificare e investire stabilite sempre più a livello internazionale.

All'interno di questo scenario, la Società ha svolto 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* (tra i principali: Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO), nel quadro delle opportunità di crescita legate all'avvio del processo di internazionalizzazione.

In tale ottica, ha proseguito nel 2015 l'attività internazionale diretta a trasferire gli interessi nazionali ed aziendali sui tavoli istituzionali di ICAO, EUROCONTROL, CANSO, Commissione Europea, e sui principali processi industriali attraverso partecipazioni dirette quali: SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, European Satellite Service Provider (ESSP) per EGNOS, programmi di cooperazione bilaterale, con FAA (Stati Uniti), NAV Canada, DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), State ATM Corporation (Federazione Russa), o multilaterale con altri Service Provider quali A6, FAB BLUE MED; programmi *multi-stakeholder* per lo sviluppo di sistemi tecnologici, quali Coflight e 4-FLIGHT o con attori industriali per la parte aereotrasporti, come Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon, Thales, nonché su nuove tecnologie satellitari come AIREON.

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 a livello europeo alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, la Società ha attivato anche una serie di collaborazioni con organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte.

2.4.1. Il quadro di riferimento

In ambito europeo, l'adozione del quadro normativo delineato dalla regolamentazione del Cielo Unico Europeo - *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, con l'iniziativa *Single European Sky II* (SES II), la Commissione Europea ha stabilito un nuovo quadro normativo che prevede ulteriori significativi cambiamenti per l'*Air*

Traffic Management, nella dimensione operativa con la creazione del *Network Manager*, nel campo della regolamentazione e della *Safety* con il rafforzamento di EASA, nel campo dell'innovazione tecnologica con il Programma SESAR, ed infine nel campo del “fattore umano”, con l'adozione di metodologie e pratiche che evidenziano e valorizzano il contributo umano. Il tutto con l'obiettivo di avere un sistema europeo in grado di assicurare livelli crescenti di sicurezza e performance.

La Commissione Europea aveva 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*, 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). Tale iniziativa, volta al rafforzamento ulteriore del quadro normativo, non ha ancora concluso l'iter legislativo di approvazione da parte del Parlamento e del Consiglio europeo.

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

2.4.2. Il Fab Blue Med

La normativa del Cielo Unico Europeo richiede l'istituzione di "Blocchi Funzionali di Spazio Aereo" (FABs) da parte degli Stati Membri dell'Unione Europea. Il FAB (*Functional Airspace Block*), istituito nel quadro della normativa del Cielo Unico Europeo, è una porzione regionale di spazio aereo (che coinvolge più Stati Membri dell'Unione Europea), all'interno della quale le responsabilità operative vengono mantenute in linea con i trattati ICAO, con traffico aereo gestito in maniera armonizzata da parte degli enti ATS coinvolti.

Nel 2014 è entrato ufficialmente in vigore il trattato internazionale che prevede l'istituzione del FAB BLUE MED (composto dagli Stati Membri di Cipro, Grecia, Italia e Malta), riconosciuto in Italia attraverso la legge di ratifica ed esecuzione n.96 del 23 giugno 2014, in attuazione all'accordo tra Stati siglato a Limassol (Cipro) il 12 Ottobre 2012 e in ottemperanza alla legislazione del Cielo Unico Europeo.

Anche per il 2015 è proseguito il Programma di Implementazione BLUE MED, che è il documento sulla base del quale la Commissione Europea esercita le proprie attività di monitoraggio sul FAB, prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse per il FAB, di carattere operativo, tecnico e di performance, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le NSA dell'area.

Il Programma stesso, per la cui esecuzione l'ENAV svolge un ruolo propulsivo con apposita struttura preposta di Project Management, è allineato alle attività riconducibili all'implementazione dei Progetti di SESAR, coordinate dal *Deployment Manager*, al fine di garantire la completa attuazione del regolamento EU 716/2014.

2.4.3. Il Programma SESAR

Il Programma SESAR (*Single European Sky - ATM Research*) ha lo scopo di dotare l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo.

Il Programma è co-finanziato dalla Commissione Europea ed include sia attività di ricerca e sviluppo (R&D), coordinate dalla SESAR *Joint Undertaking* e volte alla definizione e validazione dei nuovi concetti operativi e delle tecnologie abilitanti, che di implementazione (*Deployment*) gestite sotto l'egida del SESAR *Deployment Manager* (SDM).

-L'attività di Ricerca e Sviluppo coordinata in Europa: SESAR Joint Undertaking (SJU)

La SJU è il partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 per la conduzione della fase R&D di SESAR con un orizzonte temporale di attività fino al 2024.

Il Programma R&D SESAR si compone di due fasi, la prima (SESAR 1) è iniziata nel 2009 e volge ore al termine, previsto per Dicembre 2016, la Fase 2 (SESAR 2020) è attualmente in fase di lancio con orizzonte temporale 2016-2021.

-SESAR 2020

Il Programma prevede complessivi 28 progetti, fra *Industrial Research & Validation* e *Very Large Scale Demonstrations*, articolati in due gare per l'assegnazione delle attività: Wave 1, per i primi tre anni di programma (2017-2019), e Wave 2 per gli anni a seguire fino al 2021. A questi progetti si aggiungono, inoltre, specifiche attività di ricerca a lungo termine, denominate *Exploratory Research*.

I concetti operativi indirizzati riguardano tematiche aeroportuali, di rotta e avvicinamento e comprendono anche aspetti di pianificazione, gestione delle informazioni e interoperabilità (IOP).

La partecipazione di ENAV in SESAR 2020 si avverrà inoltre del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, i *Linked Third Parties* (LTP), (SICTA, Nav Canada, IBM, IDS, BULATSA, MATS, NAIS, Deep Blue e CIRA).

-Le attività di implementazione coordinata in Europa: SESAR Deployment Manager

La realizzazione del pilastro tecnologico del Cielo Unico europeo SESAR (*Single European Sky ATM Research*) volto alla modernizzazione e armonizzazione dei sistemi ATM è entrato pienamente nella

fase di sviluppo, ossia la fase industriale durante la quale le soluzioni tecnologiche operative e innovative testate e validate nelle precedenti fasi saranno implementate nei 28 Paesi europei interessati da tale programma di modernizzazione e per la cui realizzazione sono previsti finanziamenti comunitari pari a circa 3 miliardi di euro.

L'ENAV ha promosso, in conformità a quanto previsto dal Regolamento comunitario n. 409/2013 relativo alla definizione dei progetti comuni la costituzione di un consorzio industriale "SESAR Deployment Alliance (SDA)", composto da, oltre ENAV, 10 fornitori dei servizi di navigazione aerea, (A6 Alliance) 4 gruppi di compagnie aeree (A4) e 25 operatori aeroportuali (SESAR-related Deployment Airport Operators Group - SDAG), per coordinare, sincronizzare e monitorare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa sotto la supervisione della Commissione europea.

2.4.4. Il Gruppo A6

L'A6 partecipa al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea ed 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 per cento dei voli europei sorvolano lo spazio aereo dei paesi che compongono l'A6 che controlla anche il 72 per cento degli investimenti in infrastrutture europee di gestione del traffico aereo.

Nel 2015 il *Memorandum of Cooperation* sottoscritto dai membri fondatori dell'alleanza è stato ampliato per estendere il Programma SESAR anche alla COOPANS Alliance (Austria, Croazia, Danimarca, Irlanda e Svezia) e al B4 Consortium (Repubblica Ceca, Lituania, Polonia e Slovacchia). Successivamente, anche il Service Provider polacco PANSA è diventato Full Member degli A6.

2.4.5. Coflight

In linea con SESAR, il Sistema FDP di nuova generazione realizzato in collaborazione tra Enav, DSNA 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.

Lo sviluppo del Programma prevede la messa in operazioni di un nuovo FDP in grado di supportare le operazioni di controllo del traffico aereo per i prossimi 20 anni; *Coflight* sarà implementato all'interno di 4-Flight, il sistema ATM di rotta di Enav che entrerà in esercizio a partire dal 2019.

Basato sulle specifiche dell'eFDP di EUROCONTROL, *Coflight* rappresenta un'evoluzione importante sia a livello operativo che tecnologico, garantendo la corretta trattazione e gestione di piani di volo civili e militari, fornendo funzioni 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*), l'utilizzo in tempo reale di dati relativi ad eventuali restrizioni dei flussi di traffico e di dati metereologici sia a terra che in volo e l'integrazione con i servizi *Data-Link*.

2.4.6. 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 DSNA (direzione dei servizi di navigazione francese) una nuova piattaforma tecnologica ATM basata sui concetti operativi di SESAR.

Il Programma, attivo anche nel 2015 è articolato in due fasi, prevede dapprima lo sviluppo e la fornitura di un nuovo sistema dei servizi ATM compatibile con la gestione avanzata del sistema FDP introdotto da Coflight e, successivamente, il raggiungimento del completo allineamento ai Requisiti Operativi introdotti dal Programma SESAR per il 2020.

2.4.7. Aireon

Dal 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 per cento 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 per cento delle quote, e con i *service provider* irlandese IAA e danese NAVIAIR con il 6 per cento ciascuno mentre il 24,5 per cento resta ad IRIDIUM.

La collaborazione è continuata nel 2015 ed è prevista la piena operatività entro la fine del 2017, con il lancio, in parte già avvenuto, di satelliti della nuova piattaforma di sorveglianza dedicata al controllo e alla gestione del traffico aereo; con una costellazione di 66 satelliti orbitanti, è prevista la possibilità di rilevare 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 rotte e il conseguimento di elevatissimi livelli di sicurezza e di efficienza del volo.

2.5. Gli investimenti

2.5.1. Il Piano degli investimenti 2015-2017

Con gli interventi delineati nel piano investimenti del triennio 2015-2017, ENAV ha proseguito nell'intento di disporre di un sistema tecnologico all'avanguardia, in linea con i concetti del nuovo network ATM (rete di gestione del traffico aereo) che sta caratterizzando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea, infatti, sta promuovendo una importante evoluzione tecnologica del network ATM europeo, sincronizzata fra tutti gli *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo, che rappresenta uno dei pilastri del *Single European Sky* (SES). L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti è, secondo la società, in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento, con l'andamento finanziario di ENAV e con gli andamenti del traffico previsti.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2014-2016) con le rimodulazioni resesi necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa e l'introduzione dei nuovi interventi previsti per il 2017.

Tale Piano evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 321 ml, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2015	2016	2017	TOTALE
121 ml	100 ml	100 ml	321 ml

Si evidenzia che il Piano rappresenta una flessione di circa 21 mln rispetto al piano triennale 2014-2016, pari a 342 ml; tale contenimento è stato effettuato principalmente attraverso degli elementi già sperimentati nel biennio precedente ed in particolare:

- eliminazione del “General Contracting”, con articolazione degli interventi su più affidatari specializzati e contemporaneo incremento del lavoro interno di coordinamento da parte Area Tecnica;
- maggiore utilizzo degli affidamenti *in-house* verso Techno Sky.
- la ridefinizione di uno standard tecnologico per aeroporti minori, allineato alle effettive necessità del traffico svolto.

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, ENAV prevede di fare ricorso a fonti di finanziamento esterne, avvalendosi quindi anche di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

- **I Principali interventi previsti nel piano 2015-2017**

La pianificazione 2015-2017 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano precedente e con le evoluzioni previste, come sopra descritto.

Gli interventi di maggior rilievo riguardano:

- L'estensione della vita operativa del SATCAS (sistemi di gestione del traffico aereo), con lo strumento di gestione dei conflitti di traffico a medio termine e in fase di arrivo; l'ammodernamento dei radar negli aeroporti di Linate e poi Malpensa e Fiumicino e l'implementazione della sorveglianza a terra degli aeroporti di Bologna, Torino, Venezia e Bergamo e l'installazione dei VCS (sistemi di comunicazione voice) di ACC con nuovi a standard VoIP (sistemi di comunicazione IP) e l'ammodernamento dei servizi TLC (servizi di telecomunicazione aeronautica) su vari aeroporti.

- **Aspetti finanziari del piano 2015-2017**

La sostenibilità degli impegni contrattuali che vengono presentati, coniugando le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani ed ancora non conclusi, che, al 30 settembre 2014, era pari a circa 248 ml.

ENAV prevede che tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2015-2017, possa produrre nel corso dei prossimi esercizi un avanzamento economico delle opere in termini di fatturato complessivamente pari a circa 497 ml. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 41 per cento al portafoglio dei contratti già in essere al 30 settembre 2014 e per circa il 59 per cento ai nuovi investimenti previsti per il triennio 2015-2017.

La sostenibilità sul piano finanziario dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano sarà, comunque, oggetto di attento monitoraggio in relazione allo scenario macro economico di riferimento, nonché al rispetto dei vincoli e/o obiettivi attualmente previsti di indebitamento finanziario netto dell'Azienda.

- Principali interventi effettivamente attivati nel 2015

Al 31 dicembre 2015, relativamente agli investimenti del piano approvato a fine 2014, sono stati avviati programmi per circa 120 ml circa. Tra gli interventi più rilevanti attivati figurano i nuovi radar di superficie per Milano Linate; l'installazione del sistema ARTAS negli ACC di Brindisi e Roma e l'ammodernamento della rete aeroportuale di Malpensa; la ristrutturazione ed allestimento delle Torri degli aeroporti militari di Treviso e Brindisi transitati ad ENAV nel 2015; l'implementazione dei sistemi informatici; il raddoppio della distribuzione elettrica nell'ACC di Padova; l'ampliamento e ristrutturazione del c.d. Centro Servizi presso l'ACC Ciampino e nell'ACC di Roma e l'adeguamento dei sistemi meteo di circa 30 aeroporti col prodotto E-AWOS; l'ammodernamento e l'implementazione dei Sistemi di Radioassistenza e il nuovo cavidotto per l'aeroporto di Palermo.

- Sviluppo dei sistemi informativi gestionali

Nel corso dell'anno 2015 sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti in ambito dei sistemi informativi gestionali, che hanno assunto carattere di priorità nel nuovo modello funzionale alla privatizzazione della Società. In particolare:

- è stato avviato l'upgrade del software ERP Oracle alla versione R12;
- è stata completata la modifica del parco di applicazioni allo standard IAS;
- sono state avviate ottimizzazioni ad una serie di strumenti di gestione assieme alla controllata Techno Sky in modo da disporre di piattaforme uniche (c.d. *IT Shared services*);
- è stata messa in produzione una applicazione di ottimizzazione dei sistemi di gestione delle presenze (sistema GERIP).

Gli investimenti dell'esercizio si sono sostanziati in circa 111,3 ml in decremento del 12,3 per cento rispetto al 2014 (127 ml).

2.5.2. Il Piano degli investimenti 2016-2018

A valle del completamento del nuovo Consiglio di Amministrazione del 30 giugno 2015 e dell'avvio della redazione del nuovo piano ad ottobre 2015, il piano 2016-2018 non ha presentato modifiche di rilievo rispetto a quello 2015-2017.

Il Piano degli Investimenti 2016-2018 evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 321 ml, in continuità con il precedente, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2016	2017	2018	TOTALE
106 ml	105 ml	110 ml	321 ml

2.6. Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la privacy

2.6.1. Evoluzione della consistenza del personale

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2015 ha registrato un aumento di 55 unità, passando da 3.338 a 3.393, dovuto a:

- assunzione di 23 EAV (esperto di assistenza al volo) e 48 CTA (controllore del traffico aereo) destinati agli aeroporti minori;
- ricambio qualitativo di personale amministrativo/supporto.

Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alla consistenza del personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Tabella 1 - Consistenza del personale

	31/12/2014	31/12/2015
Dirigenti	62	55
Quadri	364	368
Impiegati	2.912	2.970
Consistenza finale al 31 dicembre	3.338	3.393

Profilo	2013				2014				2015			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	6	5	69,33	68	1	7	64,67	62	1	8	60,75	55
CTA	45	28	1.841,71	1.847		6	1.842,59	1.841	66	6	1.871,65	1901
EAV	52	14	437,10	456		13	453,03	443	23	23	443,66	443
Meteo	6	2	30,99	33			33,00	33			33,00	33
Op. Radiom.	11	3	43,33	42		3	40,32	39		2	37,34	37
Inf/Tec/Amm	28	24	874,83	884	63	27	903,54	920	82	78	948,65	924
Totale	148	76	3.297,29	3.330	52	44	3.337,15	3.338	172	117	3.395,05	3.393

Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale al 31 dicembre 2015

PUNZIONI	DIR	CTA		EAV		MET		ORM		TEC		INF		AMM		Totale									
		Totali	di cui quadri																						
PRESIDENZA																1	1	0							
AMMINISTRATORE DELEGATO																2	2	0							
AUDIT	1															11	4	12	4						
AMMINISTRAZIONE, FINANZA E CONTROLLO	4	1	1													70	18	76	20						
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	1															20	6	21	6						
RISORSE UMANE	6															120	22	135	23						
QUALITA' E SISTEMI DI GESTIONE	1															7	2	11	3						
COMUNICAZIONE	1															9	2	10	2						
STRATEGIE INTERNAZIONALI	4	8	5	3	2											10	4	9	12						
Sviluppo commerciale	1															2	1	9	3						
BRAND DEVELOPMENT	1																	8	9	0					
DIRETTORE GENERALE	2																	4	6	0					
ACADEMY	3	14	6	1	1											10	1	14	3	44	9				
ACQUISTI	1															3	2	1	1	34	6				
LOGISTICA E SERVIZI DI SUPPORTO																12	3	12	3	24	3				
SAFETY	1	12	3													3	1	1	17	4					
SECURITY	1															6	2	6	7	1	20	3			
AREA TECNICA	5															1	1	95	29	41	9	34	6	176	45
DIREZIONE SERVIZI NAVIGAZIONE AEREA	22	1866	185	439	6	32	3	36	13	102	7	59	4	188	3	2744	221								
OPERAZIONI DI AEROPORTO	10	853	76	262	3											14	1	7	87	1	1233	81			
OPERAZIONI DI ROTTA	5	974	89	62												20	1	11	59	2	1131	92			
Consumivo 2015	55	1901	200	443	8	33	3	37	14	257	53	111	14	556	76	3393	368								

Legenda:

CTA - Controllore del traffico aereo
 EAV - Esperto di assistenza al volo
 MET - Metereologo
 ORM - Operatore radiomisure
 TEC - Tecnico
 INF - Informatico
 AMM - Amministrativo

2.6.2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2015, come si evince dal prospetto che segue, si chiude a 411,84 ml con un incremento di 8,63 ml (+2,14 per cento) rispetto al 2014 che era stato consuntivato a 403,21 ml.

Tabella 3 - Costo del personale

	2014	2015	Variazione % 2015/2014
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	235.703.597	241.731.474	2,56
Indennità accessorie	11.582.696	11.733.855	1,31
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	759.479	663.966	-12,58
Disponibilità	261.114	245.778	-5,87
Indennità per trasferimenti	658.146	1.118.939	70,01
Indennità per trasferimenti temporanei	302.938	545.310	80,01
Indennità di distacco	229.538	153.000	-33,34
Permessi e RFS	113.723	28.717	-74,75
Maggiorazioni per lavoro in turno	8.079.299	8.107.902	0,35
Lavoro festivo	6.259.265	6.291.938	0,52
Festività coincidenti	1.191.580	1.405.134	17,92
Altre indennità	13.411	23.241	73,30
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	4.812.836	4.521.568	-6,05
Reperibilità	1.600.819	1.539.482	-3,83
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.465.380	1.278.007	-12,79
Premio di risultato non dirigente	6.000.000	6.500.000	8,33
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	613.875	759.693	23,75
Missioni estere	255.042	244.410	-4,17
Missioni addestrative	603.627	905.161	49,95
ACCANT. RFS E FERIE MATUREATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.428.294	1.074.120	-24,80
Accantonamento dirigenti RFS/ferie maturate e non godute	108.561	104.123	-4,09
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	421.257	320.863	-23,83
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	28.877	27.593	-4,45
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	4.555.425	4.387.156	-3,69
Assicurazione del personale dirigente	300.076	215.905	-28,05
Oneri previdenziali ed assicurativi	83.368.060	84.767.088	1,68
Oneri previd. INAIL	1.954.569	1.963.127	0,44
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.578.217	7.756.986	2,36
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR		17.720.130	-0,81
Accantonamento dirigenti TFR	17.864.000	697.681	-96,09
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	4.600.800	4.894.425	6,38
Altri costi del personale	20.257	30.884	52,46
Borse di studio e rimborsi	468.176	85.216	-81,80
Equo Indennizzo	8.182		-100,00
Totale	403.211.116	411.842.873	2,14

Le cause di tale incremento sono imputabili principalmente alla parte fissa della retribuzione per: incrementi retributivi in accordo a quanto previsto dal CCNL che ha avuto decorrenza dal mese di ottobre 2014 incidendo quindi per l'esercizio in esame per l'intero anno; cambi di abilitazione ed aumenti del superminimo per la ristrutturazione salariale del personale CTA; assunzione di personale operativo. Incide inoltre sul costo del personale l'incentivo all'esodo riconosciuto al personale dipendente e dirigente in uscita nel 2015 per complessivi 4,9 milioni (contro il 4,6 del 2014).

Le cause sopra espresse possono riassumersi come segue:

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 235,70 ml a 241,73 ml (+6,03 ml pari al +2,56 per cento).

L'organico medio 2015 presenta un aumento di circa 58 unità rispetto al 2014 passando da 3.337 a 3.395 unità, soprattutto a seguito, come già detto, dell'assunzione di CTA destinati agli aeroporti minori.

In generale le altre voci di costo del personale possono così riassumersi:

Lavoro straordinario

L'onere per il 2015 è stato di 5,18 ml (663.966 euro sommate a 4.521.568 euro) a fronte di 5,57 ml del 2014 (-0,39 ml pari al -7,00 per cento) a seguito di azioni di contenimento.

Premio di Risultato (Dirigente e non dirigente)

Il valore accantonato è rimasto pressoché costante passando da 7,47 ml del 2014 a 7,78 ml nel 2015 (+0,31 ml pari al +4,15 per cento).

Indennità per trasferimenti (definitivi e temporanei)

Si è passati da 0,96 ml del 2014 a 1,66 ml del 2015 (+0,70 ml pari al +72,92 per cento) a seguito dell'avvio del progetto Aeroporti Minori.

Missioni nazionali, estere ed addestrative

Si è passati da 1,47 ml del 2014 a 1,91 ml del 2015 (+0,44 ml pari al +29,93 per cento). Anche tale aumento è da attribuire all'avvio del progetto Aeroporti Minori.

Accantonamento per RFS e ferie matureate e non godute

Anche quest'anno, per le ferie non godute da parte del personale non dirigente si è registrato un decremento dell'importo accantonato da 1,43 ml del 2014 a 1,07 ml del 2015 (-0,36 ml pari al -25,17 per cento).

Borse di studio e rimborsi

Il consuntivo 2015 è stato di 0,08 ml a fronte di una chiusura del 2014 di 0,47 ml (-0,39 ml pari al -82,98 per cento) a seguito del completamento dei corsi per CTA nel mese di maggio.

2.6.3. Le relazioni industriali

Un aspetto di particolare rilevanza è stato anche per il 2015 l'accordo del 27 maggio 2014 con il quale Enav, passando attraverso la progressiva e spesso caotica disciplina di regolamenti, circolari e accordi sindacali prima, e di accordi aziendali poi, si è dotata di un vero e proprio contratto collettivo di lavoro per una parte specifica.

ASSOCONTROL, in rappresentanza delle associate Enav, Techno Sky e SICTA e delle organizzazioni sindacali, ha sottoscritto la Parte Specifica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo, relativa ai Servizi ATM (servizi di assistenza al volo), diretti e complementari, ed è il primo ad essere sottoscritto all'interno del settore.

La previsione di tre sezioni specifiche (impianti strategici, impianti a basso traffico e servizi complementari) rappresenta l'assoluta novità nell'architettura contrattuale della Parte Specifica dei Servizi ATM.

Il 2015 si è contraddistinto per il consolidamento delle norme applicative contenute nelle Parti Specifiche del citato Contratto, con particolare riferimento alle sezioni specifiche degli impianti strategici e degli impianti a basso traffico che, nel loro insieme, racchiudono l'attività diretta di ENAV nell'ambito del controllo del traffico aereo.

In special modo, la sezione dedicata agli impianti a basso traffico ha costituito lo strumento contrattuale per la realizzazione del progetto di ENAV S.p.a. afferente alla razionalizzazione degli aeroporti a minor traffico, con particolare riferimento alle norme relative alla classificazione, all'orario ed agli aspetti retributivi.

Il contratto collettivo nazionale di lavoro del settore del trasporto aereo – indipendentemente dalla diversa tempistica nella sottoscrizione delle rispettive parti specifiche – ha una durata comune di tre anni con decorrenza dal 1 gennaio 2014 e scadenza al 31 dicembre 2016.

Il modello contrattuale e la sua applicazione

Per quanto riguarda il personale appartenente alla sezione degli impianti a basso traffico la nuova disciplina contrattuale è riferita esclusivamente alle norme relative alla classificazione, all'orario e agli aspetti retributivi contenute nella sezione stessa, mentre per tutto il resto trovano applicazione le norme comuni contenute sia nella Parte Generale che in quella Specifica – Servizi ATM.

Per quanto riguarda, invece, il personale appartenente alla sezione dei servizi complementari la disciplina contrattuale di riferimento per quanto riguarda la classificazione, l'orario e gli aspetti retributivi resta quella attualmente utilizzata da Techno Sky e SICTA di provenienza settore metalmeccanico (seppure adattata ad un profilo più aderente al settore servizi piuttosto che di tipo industriale), mentre per tutto il resto trovano integrale applicazione le norme comuni contenute sia nella Parte Generale che in quella specifica – Servizi ATM sostituendo, così, integralmente la precedente normativa contrattuale del settore metalmeccanico.

Rinnovo della parte economica per il personale di Enav

La sottoscrizione del nuovo contratto del settore del trasporto aereo per la parte Servizi ATM ha determinato, nei fatti, uno slittamento in avanti di due anni (2015/2016) della scadenza del vecchio contratto (31 dicembre 2014) sino alla nuova scadenza prevista del 31 dicembre 2016.

A fronte di tale allungamento è previsto un riconoscimento economico complessivo di 3 ml (1,5 ml per ciascun anno) da distribuire fra tutto il personale di Enav in servizio nel biennio e da collocare su voci economiche riconducibili ad elementi di produttività piuttosto che ad automatismi retributivi e con una tempistica di erogazione da definire.

Inoltre, per quanto attiene al premio di risultato è stato previsto – per il biennio 2015/2016 – il riconoscimento di una quota fissa di 3 ml.

2.6.4. Il contenzioso del lavoro, la privacy, la trasparenza e la formazione

Il contenzioso del lavoro

Nel corso del 2015 si è ulteriormente ridotto ad 11 (32 nel 2014) il numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV. Le problematiche affrontate negli scorsi anni (le controversie degli ex dipendenti della Società Optimatica e dipendenti Technosky) sono giunte a conclusione. Le tematiche attualmente in corso riguardano vari aspetti del rapporto di lavoro, tra i quali: differenze retributive, riconoscimento di mansioni superiori, demansionamento e *mobbing*.

I fondi rischi e oneri, ricavabili dallo stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 9.924 migliaia di euro (6.111.600 euro a cui si somma la quota classificata nelle passività correnti pari a 3.812.041 euro), in aumento rispetto al 2014. In particolare però il fondo rischi relativo al solo contenzioso con il personale, la cui quota a breve è pari a 2.908 migliaia di euro, si è decrementato nell'esercizio per complessivi 1.040 migliaia di euro rispetto al 2014 a seguito, come detto, della chiusura di contenziosi per conciliazioni o soccombenza della società in sede di giudizio.

La Privacy

Nel corso dell'anno 2015, è stato realizzato il Documento sugli adempimenti minimi di sicurezza previsti dal d.lgs. n.196 del 30 giugno 2003 c.d. Codice della *Privacy*, diretto ad assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato, con o senza strumenti elettronici, e contiene idonee informazioni riguardo alle misure di sicurezza attinenti il trattamento in azienda dei dati personali.

Nel corso del 2015 è stato effettuato dalla società, senza che siano emerse criticità, un focus sulla gestione dei dati sensibili al fine di verificare l'adeguatezza delle contromisure applicate nel rispetto della legge, inoltre sono state realizzate le attività di competenza previste nel Piano di Trattamento del Rischio 2015.

Sempre nel 2015, la società ha predisposto il documento di Analisi dei requisiti funzionali utili alla predisposizione di una procedura privacy relativa all'applicazione del d.lgs. n. 196/03 in Enav.

La trasparenza

Dal gennaio 2014, ENAV ha sulla *homepage* del proprio sito istituzionale un'apposita sezione denominata “Trasparenza”, in cui sono pubblicate le informazioni previste dal d.lgs. n. 14 marzo 2013, n.33 rubricato “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di Informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”.

La predetta sezione “Trasparenza”, organizzata in sotto sezioni, così come prescritto nell'allegato 1 della delibera ANAC n.50/2013, anche nel corso del 2015 è stata aggiornata ed implementata secondo le disposizioni della normativa in materia.

Peraltro, l'applicazione delle Linee Guida, emesse da ANAC con determinazione n. 8 del 17 giugno 2015 “Linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici”, è sospesa per le società con azioni quotate e per le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati e per le loro controllate¹⁰.

¹⁰ L'applicazione della disciplina in materia di anticorruzione e trasparenza, alla luce della determinazione dell'ANAC n. 8 del 17 giugno 2015 recante “Linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici”, risulta al momento sospesa per le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati e per le loro controllate, in attesa dell'esito delle risultanze del tavolo di lavoro che ANAC e MEF hanno avviato con la Consob. Tale impostazione è risultata confermata dal d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97, che all'articolo 3, comma 2, lett. b), esclude dall'ambito soggettivo di applicazione della normativa in materia di trasparenza le società quotate, come definite dal Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175).