

TRAFFICO DI TERMINALE

Il traffico di terminale, che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di 20 km dalla pista, comunicato da Eurocontrol registra, a fine 2015, un incremento contenuto pari allo 0,6% in termini di unità di servizio e un andamento sostanzialmente invariato in termini di voli assistiti pari al -0,2%. Tale risultato è dovuto all'incremento della componente commerciale pagante che registra un +0,8% in termini di UdS e del +0,4% in termini di voli assistiti e dalla riduzione della componente di traffico esente pari a -17,3% in termini di UdS e - 11,3% per i voli assistiti.

Riguardo al traffico di terminale si evidenzia il transito, nel 2015, degli aeroporti di Treviso e Brindisi dall'Aeronautica Militare Italiana a ENAV che ha preso in carico il servizio di controllo del traffico aereo.

Di seguito si riportano le tabelle del traffico di terminale espresse per numero di voli assistiti e unità di servizio sviluppate per le tre zone di tariffazione.

Traffico di terminale (numero di voli)		2015	2014	Variazioni n. %	
Nazionale					
	Chg. Zone 1	55.152	55.690	(538)	-1,0%
	Chg. Zone 2	57.647	50.511	7.136	14,1%
	Chg. Zone 3	171.447	190.235	(18.788)	-9,9%
	<i>Totale voli nazionali</i>	<i>284.246</i>	<i>296.436</i>	<i>(12.190)</i>	<i>-4,1%</i>
Internazionale					
	Chg. Zone 1	102.368	100.242	2.126	2,1%
	Chg. Zone 2	159.783	127.646	32.137	25,2%
	Chg. Zone 3	161.241	180.673	(19.432)	-10,8%
	<i>Totale voli internazionali</i>	<i>423.392</i>	<i>408.561</i>	<i>14.831</i>	<i>3,6%</i>
Totale pagante		707.638	704.997	2.641	0,4%
Esenti					
	Chg. Zone 1	96	84	12	14,3%
	Chg. Zone 2	2.361	1.787	574	32,1%
	Chg. Zone 3	27.229	31.615	(4.386)	-13,9%
	<i>Totale voli esenti</i>	<i>29.686</i>	<i>33.486</i>	<i>(3.800)</i>	<i>-11,3%</i>
Totale comunicato da Eurocontrol		737.324	738.483	(1.159)	-0,2%
Esente non comunicato ad Eurocontrol					
	Chg. Zone 1	16	18	(2)	-11,1%
	Chg. Zone 2	2.864	1.819	1.045	57,4%
	Chg. Zone 3	58.907	61.336	(2.429)	-4,0%
	<i>Tot. voli esenti non comunicati ad Eurocontrol</i>	<i>61.787</i>	<i>63.173</i>	<i>(1.386)</i>	<i>-2,2%</i>
Totale complessivo		799.111	801.656	(2.545)	-0,3%

Traffico di terminale (unità di servizio)		2015	2014	Variazioni n. %	
<hr/>					
Nazionale					
	Chg. Zone 1	65.541	67.393	(1.852)	-2,7%
	Chg. Zone 2	65.081	57.024	8.057	14,1%
	Chg. Zone 3	182.314	207.591	(25.277)	-12,2%
	<i>Totale uds nazionale</i>	<i>312.936</i>	<i>332.008</i>	<i>(19.072)</i>	<i>-5,7%</i>
Internazionale					
	Chg. Zone 1	156.180	151.353	4.827	3,2%
	Chg. Zone 2	220.440	173.289	47.151	27,2%
	Chg. Zone 3	176.981	202.798	(25.817)	-12,7%
	<i>Totale uds internazionale</i>	<i>553.601</i>	<i>527.440</i>	<i>26.161</i>	<i>5,0%</i>
Totale pagante		866.537	859.448	7.089	0,8%
<hr/>					
Esenti					
	Chg. Zone 1	139	147	(8)	-5,4%
	Chg. Zone 2	728	598	130	21,7%
	Chg. Zone 3	9.302	11.558	(2.256)	-19,5%
	<i>Totale uds esenti</i>	<i>10.169</i>	<i>12.303</i>	<i>(2.134)</i>	<i>-17,3%</i>
Totale comunicato da Eurocontrol		876.706	871.751	4.955	0,6%
<hr/>					
Esente non comunicato ad Eurocontrol					
	Chg. Zone 1	1	1	0	0,0%
	Chg. Zone 2	216	301	(85)	-28,2%
	Chg. Zone 3	3.900	4.098	(198)	-4,8%
	<i>Tot. uds esente non comunicato ad Eurocontrol</i>	<i>4.117</i>	<i>4.400</i>	<i>(283)</i>	<i>-6,4%</i>
Totale complessivo		880.823	876.151	4.672	0,5%

Come già evidenziato per il traffico di rotta, anche il traffico di terminale registra una riduzione nella componente di traffico nazionale rilevando un -4,1% in termini di numero di voli assistiti e un -5,7% in termini di UdS sviluppate ed un incremento del traffico internazionale registrando un +5% in termini di UdS e un +3,6% in termini di voli assistiti.

Analizzando il traffico di terminale per zone di tariffazione (*charging zone*) si evidenzia il buon risultato registrato nella zona 1 relativa all'aeroporto di Roma Fiumicino che si attesta complessivamente a un + 1,4% in termini di UdS sviluppate nell'esercizio e un +1% in termini di voli assistiti, con una riduzione nella componente nazionale del traffico aereo ed un incremento nella componente del traffico internazionale. Si segnala che questi dati risentono comunque dell'effetto negativo causato dal grave incendio sviluppatosi in uno dei terminal dell'aeroporto di Roma Fiumicino nel mese di maggio 2015, causando una temporanea interruzione nella normale funzionalità dello scalo nei mesi successivi.

La seconda zona di tariffazione registra, rispetto al 2015, un incremento complessivo delle UdS del 24% e un incremento dei voli assistiti del 22,1% con un positivo andamento sia nella componente di traffico nazionale che internazionale. Tali risultati sono dovuti sia al passaggio nel 2015 dalla terza alla seconda zona di tariffazione dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che al buon andamento di quasi tutti gli aeroporti compresi in tale zona di tariffazione quali: Milano Linate che si attesta a +3,6% in termini di UdS e + 5% in numero di voli; Venezia Tessera che evidenzia un +4,7% in termini di UdS e un +4,9% in numero di voli assistiti; Milano Malpensa che si attesta a un +0,4% in termini di UdS e un -3,7% in numero di voli assistiti e Bergamo Orio al Serio che registra un +11,8% in termini di UdS e un + 11,5% in numero di voli assistiti.

La terza zona di tariffazione evidenzia complessivamente un decremento del -12,6% in termini di UdS sviluppate e un -10,6% in termini di voli assistiti, effetto derivante sia da quanto precedentemente rilevato

con riferimento all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che all'andamento negativo degli aeroporti siciliani, dove ad esempio Catania ha fatto registrare un -9,7% in termini di UdS sviluppate ed un -8,4% in numero di voli assistiti.

Con riferimento alle compagnie aeree operanti sul terminale si evidenzia che i risultati migliori in termini di unità di servizio sono stati rilevati dalle compagnie aeree di recente ingresso sul mercato italiano come Volotea (+40,0% Uds e +39,8% n. voli), Vueling (+30,9% Uds e +30,9% n. voli) e Wizz Air (+23,1% Uds e +23,8% n. voli) e le compagnie mediorientali come Turkish Airlines (+17,5% Uds e +15,2% n. voli) ed Emirates (+22,7% Uds e +16,5% n. voli). Anche per il traffico di terminale si registrano risultati negativi per le compagnie aeree italiane quale il Gruppo Alitalia (-5,6% Uds e -2,6% n. voli) e Meridiana (-21,6% Uds e -22,1% n. voli).

GLI INDICATORI DI SAFETY E DI QUALITÀ

SAFETY

Con il Regolamento Comunitario n. 390/2013 la Commissione Europea ha inserito le *Safety Performance* tra le Aree di Prestazione che nel secondo periodo di riferimento del piano di performance (2015-2019) sono soggette al raggiungimento di obiettivi vincolanti e, con la Decisione di esecuzione della Commissione Europea n. 132 del 2014, sono stati definiti i *Safety Target* che a livello di *Functional Airspace Block* (FAB) sono richiesti al FAB in maniera aggregata, ma anche singolarmente agli Stati e ai relativi fornitori dei servizi di navigazione aerea. Il contributo al raggiungimento degli obiettivi di *Safety* definiti dall'Italia e dal FAB sono stati ritenuti dalla Commissione Europea, con la Decisione n. 347 del 2015, coerenti con gli obiettivi previsti nell'area di prestazione della *Safety*.

Al fine di realizzare gli obiettivi di competenza, ENAV si è dotata di un *Safety Plan* 2015-2017 approvato dal Direttore Generale che contiene cinque Macro-Obiettivi declinati in azioni la cui tracciabilità rappresenta l'elemento in input attraverso cui la Commissione Europea, in ambito *Performance Scheme*, valuta e rendiconta le performance aziendali. Il *Safety Plan* prevedeva inizialmente 60 azioni di cui 55 da attivare nel corso del primo anno. Gli obiettivi pianificati sono stati pienamente gestiti e conseguiti nell'ordine di priorità degli stessi, grazie all'attenzione posta per il miglioramento della *Safety*.

In particolare, coerentemente con quanto programmato: i) sono stati identificati gli strumenti per garantire al personale un adeguato livello di consapevolezza della *Safety* (*Safety Culture*); ii) è stato ampliato il livello informativo sulla *Safety* inizialmente rivolto ai cosiddetti *main stakeholder*; iii) sono stati rinnovati i processi di monitoraggio della *Safety* (*Safety assurance*) e sono stati implementati processi e indicatori utili alla gestione proattiva dei rischi e al continuo monitoraggio delle *Safety Performance*; iv) ci si è dotati di un *tool* l'E(NAV)-eTOKAI per l'informatizzazione e l'automazione della gestione delle segnalazioni e delle investigazioni, dotando l'azienda di un applicativo in grado di garantire sia la conformità ai requisiti definiti nel Regolamento Comunitario 376/2014, sia il supporto al conseguimento dei livelli prestazionali definiti nel piano di performance 2015-2019; v) sono state rafforzate le attività di *Safety Survey* e ridefiniti ruoli, profili di competenza e consistenze dei *Safety Actor*.

Relativamente al più importante dei *Safety Target* previsti dal BLUE MED FAB Performance Plan 2015-2019, quale l'efficacia del sistema di gestione della sicurezza *Safety Management System* (ovvero *Effectiveness of Safety Management – EoSM*) monitorato sulla base del cosiddetto *Standard of Excellence measurement* (SoE), l'impegno profuso da ENAV ha consentito di confermare il raggiungimento del livello

“D”, corrispondente a *Managing & Measuring*, nella valutazione dell'Efficacia del *Safety Management System*.

Per quanto attiene l'area “*Development of a positive and proactive safety culture*”, ove il target dichiarato con l'adozione del BLUE MED FAB Performance Plan 2015-2019 è il livello “C” - corrispondente a *Implementing*, i riscontri ottenuti e l'esito della validazione effettuata da ENAC sull'Efficacia del Sistema di Gestione della Safety (EoS) di EASA, confermano il conseguimento dell'obiettivo atteso.

Analogamente a quanto registrato per l'Efficacia del Sistema di Gestione della *Safety*, anche l'obiettivo relativo alla *Just Culture* 2015, misurato mediante apposita *survey* di EASA ed espresso in un livello di presenza/assenza di *Just Culture* maggiore o uguale al 50% del massimo livello definito, è stato pienamente conseguito in quanto il livello raggiunto si è attestato a 87,5%.

QUALITÀ E PUNTUALITÀ

ENAV, alla costante ricerca del maggior soddisfacimento delle esigenze del cliente, persegue il continuo miglioramento dell'efficienza operativa e, in particolare, del livello di puntualità garantito agli *Airspace Users*. Già nel primo periodo di riferimento del piano di performance (2012-2014) gli oltre 1,5 milioni di voli assistiti da ENAV ogni anno che avrebbero potuto subire, nel triennio, fino a 620 mila minuti di ritardo in rotta, hanno beneficiato di risultati che pongono ENAV in una posizione di privilegio prestazionale poiché ha offerto una qualità di servizio che ha ben oltrepassato quanto richiesto all'Italia quale “*adeguato contributo*” nel raggiungimento del target europeo. Anche nel 2015, primo anno del secondo periodo di riferimento del piano di performance (2015-2019), ENAV ha realizzato eccellenti prestazioni continuando a far registrare un'alta puntualità ai propri clienti per l'area prestazionale di *Capacity* ed in special modo per la fase di volo in rotta. Infatti, il valore di ritardo *en-route*, è stato pari al 10% (0,009 minuti/volo) di quanto la Commissione Europea ha definito (0,09 minuti/volo) per il più importante e vincolante indicatore prestazionale utilizzato all'interno del periodo di riferimento corrente quale parametro per la misurazione della qualità del servizio di gestione del traffico aereo ovvero *Minutes of en route ATFM (Air Traffic Flow Management) delay for flights*. Nel 2015, infatti, ai 1,5 milioni di voli IFR/GAT assistiti durante la fase di volo in rotta sono stati attribuiti solamente 14.686 minuti di ritardo ATFCM.

Tale performance qualitativa sottintende un valore significativo per i clienti di ENAV, anche in termini strettamente economici. Per una compagnia aerea, infatti, ogni minuto di ritardo ATFCM equivale ad un costo che studi utilizzati dalla Commissione Europea stimano corrispondere a 87,00 euro/minuto, in ottica Gate to Gate. Rispetto a tale parametro risulta, quindi, evidente e significativo il controvalore economico che la performance operativa di ENAV rappresenta. Tale performance è da considerarsi molto positiva in quanto legata anche agli aumenti dei volumi di traffico aereo assistiti durante il periodo estivo, periodo nel quale i ritardi ATFM subiscono degli incrementi a causa della crescente domanda.

<i>Capacity En-route - targets vs Actual Performance 2015</i>			
<i>IFR/GAT Flights</i>	<i>En-route Service Unit</i>	<i>En-route ATFCM Delay Cost/Min</i>	
1.567.030	8.171.509	87,00	
<i>Obiettivo piano di prestazione</i>		<i>Obiettivo raggiunto</i>	
En-route ATFCM Delay per Flight	0,09	0,009	
En-route ATFCM Minutes of Delay (Min)	141.033	14.686	
En-route ATFCM Delay Cost (Euro)	12.269.845	1.277.682	

Anche il confronto degli indicatori prestazionali di capacità registrati dai maggiori ANSP europei nel 2015, che evidenziano un indicatore di capacity a valori superiori rispetto al dato consuntivato dall'Italia, conferma sia il valore della performance operativa di ENAV, riguardo al KPI *En-route ATFCM Delay per En-route Flight*, sia il correlato beneficio economico generato da ENAV per gli *Airspace Users (Additional ATFCM Delay Cost)*.

LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel contesto internazionale, ENAV è impegnata a vari livelli su diversi tavoli istituzionali ed industriali per contribuire ad un'evoluzione coerente ed efficace del settore ATM per il raggiungimento degli obiettivi derivanti dalla normativa e regolamentazione internazionale, con particolare riferimento al *Single European Sky*.

Il gruppo degli A6, (un'alleanza tra i maggiori service provider europei formata da ENAV, DSN, DFS, NATS, AENA e il consorzio degli ANSP nord-europei NORACON), ha rafforzato la propria alleanza per assicurare il coordinamento delle proprie strategie all'interno della SESAR Joint Undertaking e della nuova struttura di *governance* della fase di implementazione attraverso il SESAR Deployment Manager. Tale iniziativa ha portato a un significativo ampliamento delle aree di interesse comuni e all'adozione di una *governance* in grado di conferire al gruppo una struttura solida e stabile portando alla sottoscrizione, da parte dei componenti del gruppo, di un nuovo *Memorandum of Cooperation*. Tale accordo si è reso necessario alla luce dell'evoluzione del gruppo, sia in termini di *membership* con un nuovo componente nel gruppo degli A6 quale il polacco PANSO che di partecipazione alle principali attività che caratterizzano lo scenario ATM europeo in relazione al programma SESAR.

Alla fine del 2014 è stata lanciata la fase di Deployment di SESAR con la costituzione della SESAR Deployment Alliance (SDA), di cui ENAV fa parte, e la sottoscrizione del *Framework Partnership Agreement* (FPA) tra la Commissione Europea e il Consorzio SDA, come successivamente dettagliato, a seguito dell'esito positivo del processo di selezione.

Dopo un'intesa fase di *ramp-up*, le attività del SESAR Deployment Manager sono state velocemente portate a regime anche grazie al contributo importante del personale ENAV.

Il contratto siglato tra il consorzio SDA e la Commissione Europea include anche il *Deployment Programme* 2015, che costituisce il programma di lavoro del Deployment Manager e di tutti i soggetti operativi chiamati a implementare il regolamento europeo n. 716/2014, detto anche *Pilot Common Project* (PCP).

Il Deployment Programme deve essere considerato come il riferimento per tutti i soggetti operativi per la pianificazione locale in quanto l'allineamento di tali pianificazioni genera maggiori possibilità di ottenere i co-finanziamenti comunitari destinati all'implementazione del PCP, obbligatoria per legge. Il Deployment Programme, infatti, diventerà il documento di riferimento della Commissione Europea per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo.

La Commissione Europea ha assegnato ad ENAV, insieme agli altri membri del consorzio SDA, le attività legate al Deployment Manager fino a Settembre 2016.

LE ATTIVITÀ COMMERCIALI SUI MERCATI NAZIONALI ED ESTERI

Nel 2015 il Gruppo ENAV ha conseguito risultati in termini di ricavi derivanti dalle vendite di servizi al mercato terzo per un totale di circa 11 milioni di euro di cui il 75% provenienti da servizi ENAV. Il risultato è

stato influenzato dagli affetti dell'andamento delle acquisizioni 2015 e dalla situazione politica di alcuni paesi strategici allo sviluppo commerciale.

Le acquisizioni delle commesse si sono realizzate principalmente nella seconda metà dell'anno con il culmine sugli ultimi due mesi, che ha quindi comportato lo spostamento di parte dei ricavi attesi per il 2015 all'esercizio successivo.

In particolare, le attività maggiormente rilevanti sono state le acquisizioni avute in Arabia Saudita, Marocco e Malesia dove è stato finalizzato, dalla controllata ENAV Asia Pacific, un contratto di oltre 10 milioni di euro della durata di quattro anni.

Oltre questi ultimi importanti risultati, l'azione commerciale ha previsto molteplici attività, tra cui:

- la proposizione ad organizzazioni estere di progetti di consulenza aeronautica;
- la partecipazione a gare internazionali;
- la stipula di contratti di consulenza aeronautica ed assistenza tecnica in ambito nazionale e di contratti di formazione e servizi tecnici per clienti internazionali;
- la promozione e comunicazione commerciale verso i clienti internazionali attraverso la partecipazione a fiere ed eventi di settore;
- la sottoscrizione di accordi di cooperazione commerciale con partner industriali e di cooperazione tecnica con potenziali clienti.

La composizione dei ricavi mostra che i servizi maggiormente richiesti sul mercato sono ancora rappresentati dalla consulenza aeronautica e dal servizio radiomisure con interessanti prospettive per i servizi di ingegneria.

Il Gruppo ENAV nell'ultimo anno ha ulteriormente ampliato il proprio portafogli dei servizi e numero di clienti. Ad oggi il Gruppo ha portato a termine con successo oltre 150 progetti in 28 paesi nel mondo avendo come mercati principali e di riferimento la Malesia, la Penisola Araba, il Nord e l'Est Africa e l'Europa.

GLI INVESTIMENTI

Gli investimenti realizzati hanno l'obiettivo di assicurare che gli *assets* a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale siano: i) coerenti con gli obiettivi di *performance* tecnici, economici e prestazionali richiesti; ii) conformi agli *standard* qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli Organismi regolatori del Settore; iii) in linea con l'evoluzione della piattaforma tecnologica e con i nuovi concetti operativi definiti e sviluppati in ambito europeo per il network ATM. Il peso prevalente degli investimenti è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali di *core business* in termine di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Tra gli investimenti in corso di realizzazione figurano:

- l'installazione del sistema ARTAS negli ACC di Roma e Brindisi;
- l'ammodernamento della rete aeroportuale di Milano Malpensa;
- l'upgrade della Human Machine Interface (HMI) per il sistema Data Link;
- l'installazione di nuovi moduli di sicurezza per la rete ENET;
- il raddoppio della distribuzione elettrica nell'ACC di Padova;
- l'ampliamento del Centro Servizi presso l'aeroporto di Roma Ciampino per ulteriori posizioni ufficio;
- la ristrutturazione della sala apparati dell'ACC di Roma;

- l'ammodernamento e l'implementazione di alcuni sistemi di radioassistenza;
- la ristrutturazione e l'allestimento delle Torri di controllo degli aeroporti di Treviso e di Brindisi;
- la versione v3+ del sistema Coflight, il *flight data processing* di nuova generazione che fornisce diverse funzioni tra cui la predizione della traiettoria in 4D, un meccanismo di interoperabilità basato sullo scambio del Flight Object con altre *Air Traffic Service Units* e l'integrazione con i servizi datalink;
- lo sviluppo del Build 1 del programma 4 Flight.

I nuovi obiettivi del programma SESAR per far fronte all'attuale frammentazione dei servizi per il controllo del traffico aereo prevedono la messa in opera di complessi programmi in ambito internazionale. In tale ambito sono stati avviati diversi progetti tra cui si riportano, di seguito, quelli di maggior rilievo.

SESAR E LE ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Il programma di ricerca e sviluppo europeo SESAR 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 moderno, interoperabile, efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente.

Anche nel 2015, come negli anni precedenti, ENAV ha rivestito un ruolo di primo piano nel programma, conducendo diverse attività di sperimentazione pre-operativa, sia in ambito aeroportuale sia per ciò che riguarda gli spazi aerei di sorvolo e/o avvicinamento. ENAV coordina la preparazione e l'integrazione delle piattaforme di validazione per l'intera attività SESAR, ed è impegnata in 85 progetti in esecuzione di cui 15 con il ruolo di leader. Con ENAV partecipano al programma le società controllate Techno Sky e il Consorzio Sicta, l'azienda italiana IDS e dal 2011 anche il Consorzio LVNL, costituito dal Service Provider olandese LVNL e dal Centro di Ricerca NLR con il titolo di Partner Associato.

Il programma SESAR, dopo aver raggiunto il culmine della produzione, è entrato nella sua fase conclusiva che si completerà a fine 2016. Alcuni progetti hanno iniziato a chiudere le attività, con il conseguente rilascio delle risorse impegnate che verranno quindi coinvolte nell'ambito del programma SESAR2020, naturale estensione del programma SESAR, avente come orizzonte temporale gli anni 2016-2024.

ENAV ha inoltre condotto diversi progetti dimostrativi nell'ambito del programma SESAR, tra cui figurano:

- l'*ATC Full Datalink (AFD)* che ha permesso di creare uno scenario operativo per la conduzione di un certo numero di voli commerciali nello spazio aereo continentale senza interazioni vocali tra controllori e piloti in frequenza, per tutte le fasi di volo tra il decollo e l'atterraggio. In sintesi, tutti i contatti per lo scambio di informazioni e istruzioni relative alla conduzione del volo nello spazio aereo controllato avvengono attraverso il datalink (CPDLC/Controller Pilot Data Link Communication). Lo scopo è stato quello di dimostrare la capacità tecnica del sistema ATM di evolvere verso il futuro concetto operativo SESAR, in cui i sistemi di terra e di bordo si scambieranno i dati senza necessariamente l'intervento dei controllori e dell'equipaggio via radio;
- il *We-Free* relativo ad attività sperimentali per i collegamenti con rotte dirette tra città italiane e francesi durante i fine settimana. I risultati hanno suscitato un interesse significativo da parte delle compagnie aeree per il risparmio potenziale derivato dalla possibilità di utilizzare rotte dirette durante i week end che è stato stimato in 600 tonnellate di carburante e 2000 tonnellate di CO₂ su base annua;

- *MeDALE (Mediterranean Detect & Avoid Live Exercise)* avente l'obiettivo di dimostrare la possibilità da parte dei velivoli a pilotaggio remoto di interagire con il traffico aereo generale, occupando quindi spazio aereo non segregato;
- *Racoon* volto alla dimostrazione dei benefici attesi dall'erogazione a distanza dei servizi di assistenza al traffico aeroportuale. Il Progetto intende dimostrare, in un contesto operativo reale rappresentato dagli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, la fattibilità tecnica ed operativa del concetto di Remote Torre e come la combinazione di questo concetto e delle Procedure di Avvicinamento GNSS a guida verticale possa generare importanti benefici prestazionali, mantenendo ad un elevato livello il servizio ATC reso agli utenti con costi sostenibili;
- *Free Solution (Free Route Environmental and Efficient Solutions)* che ha come obiettivo principale il consolidamento e la sperimentazioni di più efficienti soluzioni operative basate su innovativi requisiti e procedure per una gestione più efficiente dello spazio aereo europeo di riferimento. Tale obiettivo viene perseguito attraverso la realizzazione di una serie di prove in volo ad-hoc focalizzate su specifiche applicazioni e/o modalità operative che fanno riferimento ad una implementazione di operazioni *Free Routing, Direct Routing, City Pairs* ed un uso più flessibile dello spazio aereo civile-militare negli spazi aerei superiori. Il progetto *Free Solutions* rappresenta per ENAV un'ottima opportunità per definire, coordinare e condurre trasversalmente tutta una serie di attività cross-border preparatorie all'implementazione dei suddetti concetti operativi d'interesse che fanno parte dei piani d'implementazione operativi previsti per inizio 2017.

Nel 2015 inoltre ENAV è stata attivamente impegnata nel presidio di diverse iniziative e progetti tecnico-operativi e/o dimostrativi internazionali anche al fine di influenzare o veicolare la propria visione strategica cercando, al contempo, di allineare le scelte comunitarie agli obiettivi aziendali di medio-lungo periodo.

In tale ambito si colloca la partecipazione al programma Horizon 2020 che pone l'accento sulla realizzazione del cosiddetto terzo step dello *European ATM master plan* e individua soluzioni innovative considerate utili all'accelerazione della implementazione del Single European Sky entro il 2020. Horizon 2020 è un programma riferito al periodo 2014-2020 per il finanziamento integrato della ricerca e dell'innovazione promosso dalla Commissione Europea.

SESAR DEPLOYMENT MANAGER

Il Deployment Manager (DM) è l'organo voluto dalla Commissione Europea per sincronizzare e coordinare la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. Tale attività è svolta attraverso il Consorzio, selezionato dalla Commissione Europea, denominato *SESAR Deployment Manager (SDM)* composto da: alcuni provider della navigazione aerea, da alcune compagnie aeree e dallo *SDAG Sesar Related Deployment Airport Operators Grouping*.

Il Deployment Manager deve garantire la sincronizzazione e il coordinamento dei progetti di implementazione locali necessari per attuare il Deployment Programme e quindi il Pilot Common Project (PCP), così come i relativi investimenti. Il Deployment Programme costituisce, inoltre, il documento di riferimento per l'identificazione delle priorità dei bandi di finanziamento europei per il settore del trasporto aereo.

RISORSE UMANE

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo ENAV presenta un organico di 4.236 unità registrando un incremento di 52 unità rispetto all'organico del 2015 riferito principalmente all'assunzione di personale operativo. Il Gruppo è presente su tutto il territorio nazionale per la fornitura dei servizi di assistenza al volo e per la manutenzione degli impianti operativi ed in Malesia per lo sviluppo delle attività commerciali.

Il costo del personale di Gruppo si è attestato a 475,8 milioni di euro registrando un incremento contenuto rispetto all'esercizio precedente del 2,1%.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Gli aspetti che hanno contraddistinto il 2015 per le Relazioni Industriali del Gruppo ENAV sono principalmente derivanti dalle ricadute dell'accordo del 27 maggio 2014 con il quale il Gruppo, passando attraverso la progressiva e spesso caotica disciplina di regolamenti, circolari e accordi sindacali prima, e di accordi aziendali poi, si è dotato di un vero e proprio contratto collettivo di lavoro.

ASSOCONTROL, in rappresentanza delle associate ENAV, Techno Sky e SICTA e le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T, hanno sottoscritto la Parte Specifica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo, relativa ai Servizi ATM diretti e complementari. L'accordo assume particolare rilevanza se si considera che è stato il primo ad essere sottoscritto all'interno del settore, dando così l'avvio all'ambizioso progetto di un coinvolgimento di tutti gli attori del comparto aereo nell'impegno a dotarsi di un unico contratto collettivo comune e valido per l'intera industria del trasporto aereo nazionale, che conta circa 55mila addetti, sia pure tenendo conto delle rispettive ed autonome discipline di riferimento che caratterizzano le diverse attività del settore.

L'accordo rappresenta una tappa fondamentale verso la definizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per l'intero settore del trasporto aereo e conferma l'efficacia del nuovo modello di relazioni industriali adottato dalle parti sociali, organizzazioni sindacali e associazioni datoriali di riferimento (Assaereo, Assocontrol, Assareoporti, Assohandlig, Assocatering e FAIRO), che unitamente alla partecipazione delle Autorità Istituzionali che governano il settore hanno offerto un rilevante sostegno nel determinare le condizioni per un confronto fondato su una visione *alta* e di *sistema*, in grado di fornire il necessario riequilibrio del settore e di garantire il mantenimento e lo sviluppo dell'occupazione nell'industria del trasporto aereo nazionale.

I lavori del tavolo sul trasporto aereo, attivati presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sin dal 2011 hanno consentito di pervenire alla firma del protocollo per la stipula del contratto di settore dell'industria del trasporto aereo nazionale. Il protocollo sottoscritto da Governo, Associazioni datoriali e Organizzazioni sindacali più rappresentative ha segnato un importante risultato per tentare di restituire al settore il suo naturale ruolo di protagonista dello sviluppo economico e sociale.

La sottoscrizione del nuovo contratto del settore del trasporto aereo per la parte servizi ATM ha determinato uno slittamento in avanti di due anni della scadenza del vecchio contratto che è quindi il 31 dicembre 2016.

A fronte di tale allungamento è prevista una componente economica complessiva di 3 milioni di euro da riconoscere a tutto il personale di ENAV in servizio nel biennio e da collocare in relazione a variabili 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 milioni di euro.

Per quanto attiene, infine, all'aspetto della conflittualità sindacale, si è registrata in ambito ENAV, una maggiore incidenza di azioni di sciopero, sia di ambito locale che nazionale, determinata esclusivamente dalla compagine autonoma delle organizzazioni sindacali in quanto non firmatarie del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro sopra riportato.

LA FORMAZIONE

Le ore di formazione erogate da Academy durante il 2015 sono state complessivamente 68.208 per 2.230 partecipanti, suddivise in: 31.050 ore di formazione ab-initio (79 partecipanti), 11.972 ore di formazione continua (391 partecipanti), 11.690 ore di formazione linguistica (869 partecipanti), 6.448 ore di formazione su human performance (761 partecipanti), 2.880 ore di formazione avanzata (16 partecipanti) e 4.168 ore di formazione per clienti esterni (114 partecipanti). Si registra una riduzione delle ore di formazione erogate, dovuto essenzialmente all'interruzione dei corsi ab-initio per CTA e a un parziale slittamento delle attività di training relative al progetto Aeroporti a basso traffico.

Con riferimento ai clienti esterni sono stati erogati, in collaborazione con la Funzione Progettazione Spazi Aerei, un Corso per le procedure per la navigazione aerea *Procedures for Air Navigation Service Operations (PANS-OPS)* di due settimane in Marocco, un corso per il provider Greco e uno per il provider Cipriota. Inoltre, sono stati realizzati dei corsi per il provider della Croazia e 3 seminari per gli istituti tecnici aeronautici (36 partecipanti). Per il progetto Malesia è continuata la progettazione dei format di training da erogare in loco per circa 1.000 ore.

LA SALUTE E LA SICUREZZA SUL LAVORO

L'organizzazione della sicurezza del lavoro ha il compito di sovrintendere agli obblighi derivanti dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i. relativamente alle competenze del Servizio di Prevenzione e Protezione e alla sorveglianza sanitaria, ivi inclusa la verifica di assenza di condizioni di alcool dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti, nonché ai controlli periodici e straordinari di idoneità del personale operativo ENAV. Nel corso del 2015 è continuata l'attività di monitoraggio ambientale (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti) svolta operativamente dalla controllata Techno Sky ed il monitoraggio del radon e delle sorgenti radiogene. E' proseguita inoltre l'attività formativa e informativa in merito ai rischi professionali ed è proseguita l'attività di aggiornamento/formazione iniziale degli addetti alla gestione delle emergenze.

Si è proceduto ad aggiornare i documenti di valutazione dei rischi ed i piani di emergenza effettuando periodici sopralluoghi e riunioni presso le Strutture territoriali ed è stato elaborato un piano di fattibilità per una nuova modalità di gestione delle visite mediche di idoneità psicofisica per il personale CTA e FISO, in attuazione delle disposizioni Regolamentari emesse da ENAC sulla base della Regolamentazione Europea.

AMBIENTE

La Green Policy aziendale si pone gli obiettivi di contribuire proattivamente alla riduzione dell'impatto ambientale collegato alle operazioni di volo e di abbassare l'impatto ambientale della Società mediante l'efficienza e il risparmio nei consumi asserviti alla realizzazione del proprio *core business*.

GREEN POLICY NELLE OPERAZIONI

Al fine di supportare gli *Airspace Users* nella ricerca di modalità operative atte a ridurre il consumo di carburante e il relativo impatto ambientale, il *Flight Efficiency Plan* (FEP) di ENAV definisce e raccoglie le azioni programmate per l'ottimizzazione delle traiettorie pianificabili in volo ed il contenimento dei tempi per le operazioni degli aeromobili al suolo.

Rispetto agli obiettivi ambientali che devono essere perseguiti a livello europeo e nazionale, il contributo derivante dall'implementazione del FEP di ENAV è di fondamentale importanza. Infatti, la realizzazione delle misure programmate viene monitorata dallo Stato, tramite l'ENAC, nel contesto dell'applicazione del Piano di Performance Nazionale. Dal 2012, il FEP è anche un contributo alla realizzazione dell'*Italy's action plan on CO₂ emissions reduction* che gli Stati redigono in ambito ECAC/ICAO come apporto al raggiungimento degli obiettivi globali di diminuzione dell'impatto ambientale dell'aviazione e a contrasto dei cambiamenti climatici. Le misure implementate nel 2015 hanno permesso di migliorare il *flight planning* delle compagnie aeree che operano da/per gli aeroporti nazionali o che sorvolano lo spazio aereo ove i servizi del traffico aereo sono di responsabilità di ENAV.

Il progetto per il *Free Route Italy*, ancora in corso, ha introdotto a fine 2013 nuovi instradamenti pressoché diretti di prevalente utilizzo ed interesse del traffico aereo in sorvolo a quote di volo superiori a FL365 (36.500 ft), durante le ore notturne, i giorni festivi e i fine settimana. Nel mese di gennaio 2015 è stato ampliato il volume di spazio aereo interessato, abbassando il limite inferiore a FL315 (31.500 ft) ed aumentando così i livelli di volo ai quali è possibile percorrere traiettorie più dirette.

Oltre al progetto *Free Route Italy*, è stato possibile aggiungere altri nuovi instradamenti a maggior efficienza, alcuni dei quali grazie al compimento della prima fase del progetto JSF che ha consentito, per l'area ionica, la riclassificazione delle rotte condizionali e un uso più flessibile delle aree militari. Si registrano inoltre migliorie alla disponibilità del network *route availability*, anche in termini di migliori profili di volo.

Anche in conseguenza alle implementazioni menzionate, il 2015 ha fatto registrare buoni risultati, in continuità a quanto già avvenuto per il 2014. Dalla stima dei risparmi in pianificazione, eseguita rispetto alle implementazioni ed al traffico che ne è stato interessato, si evince che il routing orizzontale è potenzialmente migliorato di 1.404.400 miglia nautiche che complessivamente corrisponde a un minor consumo di carburante stimabile in 8.189 mila tonnellate con una conseguente potenziale riduzione delle emissioni di CO₂ di 25.795 mila tonnellate.

Per il progetto *Free Route Italy* è stata inoltre effettuata una valutazione dei provvedimenti completati nella prima fase rispetto al traffico realizzato nel 2015. Le stime fanno attestare il risparmio potenziale per questo tipo di traffico a 120.000 miglia nautiche, minor consumo di carburante per 731 mila tonnellate e una riduzione delle emissioni di CO₂ di 2.302 mila tonnellate.

GREEN POLICY NELLE FACILITIES

In linea con le politiche ambientali avviate negli ultimi anni ENAV è impegnata nella riduzione dei consumi energetici e nell'abbattimento delle emissioni di gas-serra anche attraverso la dotazione di impianti per la autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. In ottemperanza al D.Lgs 102/2014, ENAV ha inoltre effettuato una diagnosi energetica aziendale volta a fornire un'adeguata conoscenza approfondita sugli usi e consumi energetici dei propri impianti. Tutto questo al fine di individuare e realizzare un percorso di riduzione

dei consumi di energia attraverso l'individuazione e la modifica/gestione delle attività a più bassa efficienza energetica e valutando i possibili margini di risparmio conseguibili.

Nel complesso, ENAV consuma ogni anno circa 11.816 tonnellate equivalenti di petrolio, di cui 10.370 (88%) di energia elettrica (55,5 GWh/anno). I primi 25 siti più energivori assorbono più dell'80% dei consumi complessivi. Le emissioni equivalenti di CO₂ ammontano a circa 22.900 tCO₂/anno, con il contributo delle fonti rinnovabili nel calcolo del fattore di emissione medio convenzionale del sistema elettrico nazionale.

L'attività di diagnosi energetica effettuata nel 2015 su un cluster di 11 siti rappresentativi di cui: 2 Centri di Controllo, 7 Centri Aeroportuali, 1 sito RADAR e la sede centrale che coprono circa il 45% dei consumi energetici aziendali complessivi, ha mostrato che vi sono prospettive interessanti di riduzione dei consumi mediante iniziative di efficienza energetica ed uso delle fonti rinnovabili.

Per quanto riguarda il fotovoltaico, dopo l'intervento pilota effettuato nel 2007 presso l'aeroporto di Ancona Falconara, dalla fine del 2012 sono stati progressivamente messi in esercizio gli impianti fotovoltaici a servizio della Torre di controllo e della Palazzina Operativa di Bari Palese, del Centro di Controllo d'Area di Brindisi, del Radiofaro di Bitonto e della Sede Legale di ENAV sita a Roma in Via Salaria, mentre è in corso di ultimazione un nuovo impianto fotovoltaico sulle pensiline del parcheggio del Centro Aeroportuale di Napoli Capodichino.

Presso gli stessi siti in cui sono stati installati gli impianti fotovoltaici, ENAV ha realizzato anche una infrastruttura per la ricarica di auto elettriche plug-in, anticipando il mercato e puntando allo sviluppo della mobilità sostenibile, sia per la propria flotta, sia per i dipendenti.

Nella tabella seguente sono riportate le stime dell'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici nell'anno 2015, della riduzione delle emissioni equivalenti di CO₂ e dei relativi benefici economici, che assommano complessivamente a circa 150.000 €/anno. E' in corso la procedura per richiedere un contributo europeo a fondo perduto per gli impianti ubicati nelle Regioni a obiettivo convergenza (Bari, Brindisi, Bitonto, Napoli) oltre agli incentivi ottenuti su tutti gli impianti, ad eccezione di quello della Sede legale.

Sito Enav	Potenza kwp	Produzione annua kwh/a	Riduzione annua emissioni CO ₂ in tonnellate	Beneficio economico
				(conto energia + autoconsumo/cessione) in euro
Roma, via Salaria	80	99.598	60	22.908
Bari Torre	52	64.404	39	27.822
Bari P.O.	48	59.633	36	25.761
ACC Brindisi	63	78.101	47	33.739
Bitonto	99	131.641	79	8.520
Ancona Torre	45	49.108	29	28.973
Totale	387	482.485	290	147.723

ALTRE INFORMAZIONI

LE CERTIFICAZIONI DEL GRUPPO ENAV

In data 19 giugno 2015, ENAV a fronte dell'esito positivo delle attività di sorveglianza condotte da ENAC nel biennio 2013-2015, ha ottenuto il quarto rinnovo della certificazione quale Fornitore di Servizi della Navigazione Aerea. Il rinnovo del certificato attesta il mantenimento della conformità di ENAV ai requisiti

comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea previsti dal Regolamento Comunitario n. 1035/2011 e s.m.i.. Tali requisiti comuni sono relativi sia a requisiti generali come la competenza, le capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione sia a requisiti specifici per ciascun servizio erogato, Servizi di Traffico Aereo (ATS), Comunicazione Navigazione e Sorveglianza (CNS), Servizi di Informazioni Aeronautiche (AIS) e servizi meteo (MET).

In particolare, nel biennio 2013-2015, ENAC ha svolto 30 audit (6 nel 2013, 18 nel 2014 e 6 nel primo semestre del 2015) sia presso le Strutture Territoriali sia presso Funzioni Centrali di ENAV, con l'obiettivo di verificare il mantenimento della conformità ai requisiti comuni ed alle condizioni precisate nel certificato.

Il nuovo certificato, che copre tutti i sopra citati servizi forniti da ENAV, contrariamente ai precedenti rinnovi di durata biennale, conserverà la sua validità per tempo illimitato, fermo restando il riscontro del costante soddisfacimento dei requisiti regolamentari che ENAC effettuerà durante le attività di sorveglianza.

Nel corso del 2015 ENAV è stata oggetto di audit da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti per operare come *Training Organisation*, ai sensi del Regolamento Comunitario n. 805/2011, del Regolamento ENAC *Licenza di operatore del Servizio Informazioni Volo (FIS)* e del Regolamento ENAC *Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea*.

Inoltre, a fronte del transito dall'Aeronautica Militare Italiana a ENAV:

- dei servizi ATS, AIS e dei servizi di Comunicazione e Navigazione sull'aeroporto di Treviso;
- dei servizi ATS, AIS e dei servizi CNS sull'aeroporto di Brindisi;
- dei Servizi di meteorologia sugli aeroporti di Verona Villafranca e di Roma Ciampino;

e a fronte del transito dalla Società Valerio Catullo a ENAV:

- dei servizi di Comunicazione e Navigazione presso l'aeroporto di Brescia Montichiari;

è stata effettuata da ENAC l'estensione dei due Certificati di ENAV quale Fornitore dei Servizi della Navigazione Aerea e Organizzazione di Formazione.

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, in data 19 dicembre 2015, l'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL Business Assurance ha concluso positivamente le attività di verifica di rinnovo triennale, determinando:

- il rinnovo dei Certificati di conformità in accordo alla normativa UNI EN ISO 9001:2008 del Gruppo ENAV;
- il rinnovo del Certificato di conformità in accordo alla normativa UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per ENAV.

Relativamente alle altre certificazioni/attestazioni riguardanti la società controllata Techno Sky, si evidenzia che:

- in data 9 dicembre 2015 è stata effettuata da parte dell'Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL Business Assurance la seconda verifica di mantenimento della certificazione F-GAS (Certificazione degli operatori e delle imprese coinvolte nell'utilizzo dei gas fluorurati a effetto serra) ai sensi del Regolamento Comunitario n. 517/2014;
- in data 16 ottobre 2015, relativamente all'accreditamento del Laboratorio di Taratura di Techno Sky, l'Ente Italiano di Accreditamento "ACCREDIA" ha rinnovato il certificato di accreditamento del Centro LAT 015;

- in merito all'implementazione del modello CMMI-DEV *Capability Maturity Model for Development* per le attività di sviluppo e manutenzione software di Techno Sky, in data 28 luglio 2015 i risultati finali dell'appraisal condotto in collaborazione con la società INSPEARIT hanno attestato il raggiungimento del Maturity Level 2.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, ENAV è stata oggetto di audit specifici da parte di ENAC per verificare il mantenimento del Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua, del Certificato di Approvazione dell'impresa di manutenzione e del Certificato di Operatore di Lavoro Aereo, quest'ultimo propedeutico al mantenimento della Licenza di esercizio di lavoro aereo relativa a voli per rilevamenti e osservazioni.

CONTRATTI DI PROGRAMMA E DI SERVIZIO STATO/ENAV

Per quanto concerne i Contratti di Programma e di Servizio 2013 - 2015, si sono svolti nel corso dell'anno gli ultimi incontri tecnici tra i rappresentanti ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato sono stati quindi consolidati i testi dei contratti e dei relativi allegati e sono stati inviati al CIPE, per il parere di competenza. Pervenuto il nulla osta da parte del CIPE, per effetto della normativa nazionale vigente al 2015, gli schemi sono stati trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari per il parere definitivo propedeutico alle firme dei contratti. Nel corso quindi del primo semestre del 2015, la VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione Trasporti della Camera, esaminato lo schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti ed ENAV per il triennio 2013-2015 hanno espresso il proprio parere favorevole alla sottoscrizione degli stessi.

A seguito di tale positivo responso, nella parte conclusiva del 2015 i contratti sono stati ufficialmente sottoscritti dalle parti firmatarie.

Al fine di valorizzare ENAV assicurando maggiore certezza e stabilità nei rapporti giuridici nonché la coerenza dell'assetto regolatorio nazionale della fornitura dei servizi della navigazione aerea al quadro normativo europeo di riferimento, la legge di stabilità 2016 n. 208/2015 ha definito la durata del Contratto di Programma coincidente con la durata del piano di performance nazionale. In sede di prima applicazione è stata fissata una durata quadriennale che regola il periodo che va dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2019. E' stato inoltre definito che il nuovo Contratto di Programma 2016-2019 sia sottoscritto dalle parti entro il mese di Aprile 2016.

A tal fine la Società, insieme agli organi istituzionali di riferimento, ha avviato già dalla fine del 2015 l'iter di predisposizione del nuovo Contratto di Programma, fornendo a Febbraio 2016 una bozza del documento.

AEROPORTI MILITARI

Relativamente al tema del passaggio ad ENAV del servizio della navigazione aerea degli aeroporti militari aperti al traffico civile, nelle more della sottoscrizione dei Contratti di Programma e Servizio, nel corso del 2015 ENAV, recependo le richieste avanzate dagli organi di controllo a subentrare all'Aeronautica Militare Italiana nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, ha avviato le attività tecniche propedeutiche al passaggio dei servizi sui restanti aeroporti non ancora transitati nell'esercizio precedente. Conclusa quindi la fase di aggiornamento e modernizzazione dei sistemi e degli apparati per il controllo del volo sugli aeroporti in transito, al fine di adeguare il livello tecnologico e gli standard di qualità e sicurezza del servizio degli

stessi al livello degli aeroporti attualmente gestiti dalla Società, nel 2015 ENAV ha assunto il servizio della navigazione aerea sugli aeroporti di Treviso S. Angelo, nella parte conclusiva del primo semestre, e sull'aeroporto di Brindisi nel mese di dicembre. E' previsto, inoltre, che nella parte finale del 2016 la Società assuma i servizi della navigazione aerea anche dell'aeroporto di Rimini Miramare, a conclusione del processo di transizione.

DECRETO LEGISLATIVO 196/2003

Nel corso del 2015 è stato realizzato il documento sugli adempimenti minimi di Sicurezza previsti dal D.Lgs 196 del 30 giugno 2003. Il documento è stato sottoscritto dal titolare del trattamento dei dati personali e costituisce una misura minima di sicurezza, da adottare per 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.

L'Analisi del Rischio connessa con i dati personali di ENAV è stata effettuata all'interno dell'analisi del Rischio per la Sicurezza delle Informazioni, necessario alla conformità di ENAV alla certificazione 27001/2006.

Le informazioni soggette alla legge italiana sulla privacy sono state valutate nell'ambito del dominio Privacy, dalla metodologia MAGERIT, sviluppata per il Ministero della Pubblica Amministrazione Spagnola nel 1997 dal Centro Nazionale di Intelligence e dal Centro Crittografico Nazionale.

Nel corso del 2015 è stato effettuato un focus sulla gestione dei dati sensibili al fine di verificare l'adeguatezza delle contromisure applicate nel rispetto della legge. Non sono emerse criticità né si è ritenuto necessaria l'emissione di raccomandazioni per questo dominio.

Nel corso dell'anno sono state realizzate le attività di competenza previste nel Piano di Trattamento del Rischio 2015.

Al fine di produrre risultati sempre ripetibili e compatibili con i livelli di Qualità e Sicurezza richiesti dalle Certificazioni dell'Organizzazione oggi in essere (ISO 9001 ed ISO 27001), è stato predisposto il documento di Analisi dei requisiti funzionali utili alla predisposizione di una procedura privacy relativa all'applicazione del D. Lgs 196/03 in ENAV.

In accordo con le Funzioni Sistemi Informativi Gestionali e Security si è proceduto al costante monitoraggio sulle misure di sicurezza in materia di protezione dei dati personali così come previsto dalla vigente normativa in materia. Tali misure di sicurezza sono riportate all'interno del Sistema di *Regole* del Security Management System che viene, contestualmente, costantemente verificato ed aggiornato.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO ENAV**CONTO ECONOMICO**

	31.12.2015	31.12.2014	Valori	Variazioni %
Ricavi da attività operativa	792.059	812.638	(20.579)	-2,5%
Balance	17.708	(16.016)	33.724	(210,6%)
Altri ricavi operativi	39.798	38.913	885	2,3%
Totale ricavi	849.565	835.535	14.030	1,7%
Costi del personale	(475.777)	(466.198)	(9.579)	2,1%
Altri costi netti	(130.816)	(145.676)	14.860	(10,2%)
Totale costi operativi	(606.593)	(611.874)	5.281	(0,9%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	242.972	223.661	19.311	8,6%
Ammortamenti netto contributi su investimenti	(137.403)	(144.025)	6.622	(4,6%)
Svalutazioni, perdite (riprese) di valore ed accan.ti	(12.131)	(6.564)	(5.567)	84,8%
Risultato operativo (EBIT)	93.438	73.072	20.366	27,9%
Proventi (oneri) finanziari	2.286	(5.602)	7.888	(140,8%)
Risultato prima delle imposte	95.724	67.470	28.254	41,9%
Imposte sul reddito	(29.641)	(27.464)	(2.177)	7,9%
Risultato netto di esercizio	66.083	40.006	26.077	65,2%

Valori in migliaia di euro

I ricavi da attività operativa si attestano a 792 milioni di euro registrando un decremento netto rispetto all'esercizio precedente del 2,5%. Tale risultato è principalmente riferito alla Capogruppo ed è legato alla riduzione dei ricavi di rotta a seguito di minori unità di servizio sviluppate nell'esercizio, pari a -1,7% rispetto al 2014 con una tariffa applicata pari a 78,80 Euro tendenzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente. I ricavi di terminale registrano invece un incremento del 4,8% per le maggiori unità di servizio sviluppate nel 2015 pari a complessivi 0,6% con un andamento diverso nelle tre zone di tariffazione. In particolare: i) l'Aeroporto di Roma Fiumicino registra un maggior traffico assistito espresso in unità di servizio in +1,4% a parità di tariffa (195,57 Euro); ii) la seconda zona di tariffazione registra un incremento delle unità di servizio del 24% sia per il maggior traffico sviluppato nell'esercizio che per l'entrata nella seconda fascia di tariffazione dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, classificato nel 2014 nella terza fascia di tariffazione. La tariffa applicata è rimasta invariata rispetto al 2014 ed è stata pari a 214,72 Euro; iii) la terza zona di tariffazione registra invece un decremento del 12,6% in termini di unità di servizio, anche per la classificazione nella seconda fascia dell'aeroporto di Bergamo, effetto comunque mitigato dal passaggio alla gestione della Capogruppo ENAV di due aeroporti militari aperti al traffico civile quali Treviso e Brindisi. La tariffa di terza fascia è stata di 260,96 Euro con una quota rimasta a carico della Capogruppo e coperta mediante il contributo per la stabilizzazione delle tariffe che ammonta a 20,3 milioni di euro.

Il balance incide positivamente sull'ammontare dei ricavi per 17,7 milioni di euro rappresentato dai balance iscritti nel 2015 per complessivi 26,3 milioni di euro ridotto dall'effetto dell'attualizzazione dei suddetti crediti e dal rigiro del balance iscritto nei due esercizi precedenti per 8,2 milioni di euro che nel 2014 pesava per 53,2 milioni di euro contribuendo a determinare un balance negativo di 16 milioni di euro.