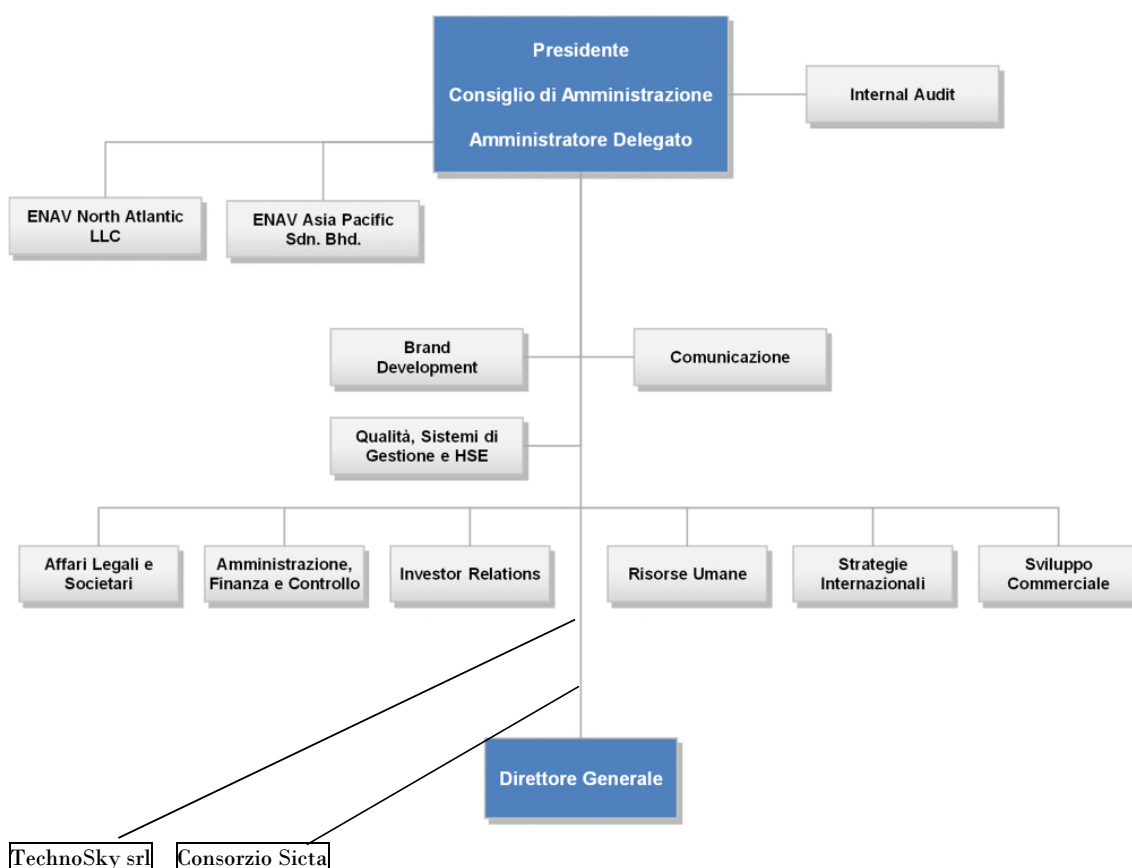


1.2. L'organizzazione aziendale

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2016 e nei primi mesi del 2017 hanno riguardato:

- La riorganizzazione, nell'ambito dell'area tecnica, delle strutture organizzative demandate alla progettazione, ingegnerizzazione e realizzazione dei sistemi e delle piattaforme *software* in ambito ATM (*Air Traffic Management*).
- La riorganizzazione della funzione Strategie Internazionali, al fine di meglio rappresentare le esigenze aziendali nell'ambito del mutamento degli scenari internazionali di settore.
- La revisione della macro struttura aziendale con l'istituzione, alle dipendenze dell'Amministratore delegato, della funzione "*Investor Relations*", la cui missione è quella di rappresentare la società presso la comunità finanziaria nazionale e internazionale.
- L'ampliamento a livello di gruppo delle competenze della funzione "*Internal Audit*" con quelle in materia di prevenzione della corruzione e delle frodi e la contestuale riarticolazione della stessa funzione.
- L'ampliamento delle competenze della funzione Amministrazione, Finanza e Controllo, attraverso l'istituzione della nuova funzione "*Risk Management*".
- L'istituzione, nell'ambito della Direzione servizi navigazione aerea, dei nuovi centri aeroportuali "Rimini" (11/2016) e "Comiso" (06/2017).
- L'ampliamento delle competenze della funzione Qualità e Sistemi di Gestione in seguito all'acquisizione delle responsabilità relative alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro di cui al d.lgs. 81/08 e alla tutela ambientale di cui al d.lgs. 152/06, e conseguente ridenominazione in Qualità, Sistemi di Gestione e HSE.
- La riarticolazione, nell'ambito della funzione Risorse Umane, delle attività afferenti le relazioni industriali, il contenzioso del lavoro e la privacy.

Organigramma di ENAV S.p.A. a giugno 2017

**1.2.1. Techno Sky s.r.l.**

Società partecipata al 100 per cento da ENAV dal 2006, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano. La società fornisce servizi tecnico-operativi e manutentivi ai sistemi radar, ai centri di telecomunicazione, ai sistemi meteo, ai *visual aid systems* (AVL), ai sistemi di ausilio alla navigazione e ai sistemi software per il controllo del traffico aereo negli impianti gestiti da ENAV.

Gli interventi organizzativi più significativi attuati nel corso del 2016 e nei primi mesi del 2017 hanno riguardato:

- La complessiva riorganizzazione, a livello territoriale, della funzione “Operazioni ed Esercizio Tecnico”, volta a razionalizzare le attività gestite nell’ambito dei siti afferenti alle UO Operazioni di Aeroporto Nord, Operazioni di Aeroporto Centro-Sud e Operazioni di Rotta.
- L’istituzione, nell’ambito della UO Operazioni di Aeroporto Nord, del sito “Rimini”.
- L’ampliamento delle competenze della UO Affari Legali e Sicurezza sul Lavoro con quelle previste dal d.lgs. 152/2006 in materia ambientale e conseguente ridenominazione in Affari Legali, Sicurezza sul Lavoro e Ambiente.

La società ha chiuso il 2016 con un risultato netto di 4,2 ml, in incremento del 50 per cento rispetto all’esercizio precedente (2,8 ml).

1.2.2. Consorzio Sicta

Il Consorzio Sicta, partecipato al 60 per cento da ENAV e al 40 per cento da Techno Sky, svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di soluzioni innovative nel campo dei sistemi per la gestione del traffico aereo effettuata nei confronti delle Consorziat. A giugno 2016 è stata effettuata una riorganizzazione complessiva della macro struttura del Consorzio, attraverso la razionalizzazione delle posizioni di staff al Presidente e delle strutture incaricate della realizzazione dei programmi e dei progetti.

Il Consorzio, che non ha scopo di lucro, ha chiuso al 31 dicembre 2016 con un risultato netto positivo di 2,3 ml, in diminuzione rispetto al 2015 (5,5 ml).

Nei primi mesi del 2017 è stata avviata la procedura di liquidazione del Consorzio la cui chiusura è prevista per fine anno.

1.2.3. ENAV Asia Pacific

La società, costituita nel 2013 con l’obiettivo di migliorare le relazioni commerciali con i clienti del sudest asiatico e partecipata al 100 per cento da ENAV, opera nell’area secondo le linee strategiche definite dal proprio piano di azione per la fornitura di servizi dedicati.

In particolare, continua a operare nell’ambito del progetto “ATMOP” in corso con la Direzione dell’Aviazione Civile Malese (DCA), sia in termini di gestione dei progetti, sia in termini di attuazione. Continua inoltre ad effettuare attività di prospezione commerciale nell’area, curando le relazioni con i paesi di maggiore interesse ed in particolare con la Cina.

La società ha chiuso il 2016 con un risultato 959 mila euro (era 15,8 migliaia di euro nel 2015).

Il risultato del 2016 è correlato agli effetti dell'aggiudicazione, a fine 2015, di un nuovo contratto stipulato con il Governo malese per la durata di 66 mesi ed un corrispettivo complessivo di 12 ml, di cui a fine 2016 sono state realizzate attività per 2,2 ml.

1.2.4. ENAV North Atlantic

È la società, posseduta al 100 per cento da ENAV, avente la forma giuridica di una *Limited Liability Company* e regolata dalle leggi dello Stato americano del Delaware; è stata costituita a gennaio 2014 per la partecipazione ad un investimento da realizzarsi mediante l'acquisizione del 12,5 per cento del capitale sociale della società Aireon LLC, l'azienda statunitense del gruppo IRIDIUM che entro il 2018 realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 (come quello del 2015) mostra un risultato pari a zero essendo essenzialmente una società non operativa che detiene esclusivamente la partecipazione in Aireon.

1.3. Le certificazioni ENAV

Nell'ambito della certificazione di ENAV quale fornitore di servizi di navigazione aerea, ENAC ha svolto 28 audit (19 nel 2016 e 9 nel primo semestre del 2017), sia sugli enti ATS (servizi di traffico aereo) sia sulle strutture centrali. In tali audit ENAV ha dimostrato il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, sia relativamente ai requisiti generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi e requisiti in materia di comunicazione) sia relativamente ai requisiti specifici dei vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS).

Nell'ambito della certificazione quale "*Training Organization*" (Organizzazione di addestramento), nel corso del 2016, ENAV è stata oggetto di 5 audit da parte di ENAC per verificare il continuo soddisfacimento dei requisiti del Regolamento (UE) N. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 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".

Con l'entrata in applicazione del nuovo Regolamento (UE) 2015/340, che abroga il Regolamento (UE) N. 805/2011 e stabilisce i nuovi requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo, ENAC, nel mese di novembre 2016, ha

sostituito il certificato di ENAV quale “Organizzazione di addestramento”. Il nuovo certificato, diversamente rispetto ai precedenti rinnovi di durata biennale, ha durata illimitata.

Tale certificato è stato successivamente aggiornato nel mese di febbraio 2017 inserendo tra le tipologie di addestramento approvate anche il Conversion Training (non presente nella versione precedente).

Relativamente alle certificazioni dei sistemi di gestione aziendale del Gruppo ENAV, nel mese di dicembre 2016, l’Organismo Internazionale di Certificazione DNV (Det Norske Veritas) GL (Germanischer Lloyd)– *Business Assurance* ha concluso positivamente le attività della prima verifica di mantenimento, determinando la conferma della validità:

- dei Certificati di conformità in accordo alla normativa UNI EN ISO 9001:2008 del Gruppo ENAV (ENAV, Techno Sky e SICTA);
- del Certificato di conformità in accordo alla normativa UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 per ENAV.

Relativamente alle restanti certificazioni/attestazioni di Techno Sky:

- in data 18 novembre 2016 è stata effettuata da parte dell’Organismo Internazionale di Certificazione DNV GL – *Business Assurance* la terza verifica di mantenimento della certificazione F-GAS (Certificazione degli operatori e delle imprese coinvolte nell’utilizzo dei gas fluorurati ad effetto serra) ai sensi del Regolamento (UE) n. 517/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014;
- in data 13 giugno 2016, relativamente all’accreditamento del Laboratorio di Taratura di Techno Sky, l’Ente Italiano di Accreditamento “ACCREDIA” ha concluso positivamente le attività della prima sorveglianza determinando la conferma della validità del certificato di accreditamento del Centro LAT 015.

Nel mese di marzo 2017, inoltre, ENAC ha rilasciato ad ENAV i certificati aggiornati quale organizzazione di formazione per Meteorologo Aeronautico/Tecnico Meteorologo Aeronautico (ENAC-METTO-001) e per gli Operatori di Servizio Informazioni Volo (IT-FISTO-001).

A seguito del passaggio dall’Aeronautica Militare ad ENAV dei Servizi di Traffico Aereo, del Servizio di Informazioni Aeronautiche, dei Servizi di Comunicazione e di Navigazione, forniti presso l’aeroporto di Rimini e dell’apertura dei Servizi di Sorveglianza nel Servizio di Controllo di Aeroporto presso il Centro Aeroportuale di Ciampino l’ENAC ha esteso i due Certificati di ENAV quale Fornitore dei Servizi della Navigazione Aerea e Organizzazione di addestramento per controllore del traffico aereo.

Nel mese di marzo 2017 l'ENAC, in accordo al regolamento (UE) 965/2012 e sue implementazioni, ha rilasciato ad ENAV – Radiomisure, l'approvazione per l'effettuazione delle seguenti operazioni speciali: *Low Visibility Operations Take-off* (LVO e LVTO a 150 mt) e operazioni di volo in spazi aerei RVSM (*Reduced vertical separation minima*).

1.4. Il rapporto Stato - ENAV

1.4.1. I contratti di programma e di servizio

La legge di stabilità 2016, n. 208, del 28 dicembre 2015 ha introdotto una serie di modificazioni alla legge 21 dicembre 1996, n. 665 (Legge che regola il contratto di programma ed il contratto di servizio) al fine di assicurare maggiore certezza e stabilità nei rapporti giuridici tra ENAV e lo Stato nonché per allineare l'assetto regolatorio nazionale della fornitura dei servizi della navigazione aerea al quadro normativo europeo di riferimento (Regolamenti UE n. 390/2013 e n. 391/2013).

In particolare il contratto di programma, tradizionalmente di durata triennale, è stato ampliato di cinque anni, anche con riguardo al periodo di riferimento comunitario (2015-2019).

In sede di prima applicazione delle modifiche della legge di stabilità, il contratto è stato previsto di durata quadriennale, ossia per il periodo che inizia il 1° gennaio 2016 e termina il 31 dicembre 2019.

Inoltre, sempre la legge di stabilità, ha individuato il contratto di programma come strumento esclusivo disciplinante i rapporti tra Stato ed ENAV, facendo confluire nel suddetto contratto le disposizioni previste nel contratto di servizio.

A livello operativo, è stato previsto l'inserimento, dal 1° settembre 2016, dell'aeroporto di Comiso nella lista degli aeroporti gestiti da ENAV in tariffa; è stata inoltre stabilita l'elevazione dei servizi da AFIS a TOWER da gennaio 2017 per gli aeroporti di Cuneo e Crotona.

Il contratto prevede espressamente il transito dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica Militare all'ENAV relativi a quegli aeroporti aperti al traffico civile, prima militari ed oggi divenuti a tutti gli effetti civili, quali gli aeroporti di Roma Ciampino, Verona, Brindisi e Treviso già transitati ad ENAV nel 2015 e l'aeroporto di Rimini transitato nel mese di novembre 2016 e regolamentato all'articolo 3 del contratto di programma.

Relativamente al contratto di programma 2016-2019, sono in corso le procedure per la sua definizione.

1.5. Il piano industriale 2016-2020

Il Piano industriale 2016-2020, approvato il 29 marzo 2016 dal Consiglio di amministrazione, è stato sviluppato dalla società in funzione del nuovo assetto normativo comunitario nell'ambito del cielo unico europeo.

Inoltre, gli indirizzi e gli obiettivi strategici, i *target* di *performance* operativa ed economica, nonché i piani di sviluppo commerciale sono stati in esso predisposti al fine di fornire ad ENAV e alle società controllate una base di riferimento per governare il nuovo status di società quotata di ENAV.

1.6. L'immagine e la comunicazione societaria

1.6.1. Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale

Nel giugno 2016 la Funzione Sviluppo e promozione dell'immagine aziendale (*Brand Development*) ha proceduto al lancio di una campagna pubblicitaria, volta a promuovere il collocamento azionario della Società attraverso una messa a punto delle creatività e una distribuzione dei messaggi sulle diverse emittenti televisive/radiofoniche e testate giornalistiche. Tale operazione, oltre ad aver favorito l'acquisizione di quote azionarie da parte del mercato *retail*, ha permesso di accrescere la conoscenza di ENAV e delle proprie attività presso il grande pubblico (la riconoscibilità del *brand* ENAV è infatti passata dal 34 per cento prima dell'uscita della campagna al 76 per cento dopo la messa in onda/pubblicazione). La campagna, diffusa sui principali media nazionali, è stata realizzata in coordinamento con il MEF.

La società ha inoltre riorganizzato l'intera *Corporate Identity*, anche con una rivisitazione grafica/editoriale delle pubblicazioni cartacee e per quanto concerne l'offerta commerciale di Gruppo ha sviluppato strategie di *Marketing Communication* volte a consolidare i rapporti già in essere e promuovere prodotti e servizi in nuovi potenziali mercati.

Relativamente alle attività *web*, nel giugno 2016 è stato lanciato il nuovo portale Internet di Gruppo con una riorganizzazione dei contenuti editoriali e al completo *restyling* grafico del sito ottimizzato anche per la fruizione da *tablet* e *device* mobili. Nel periodo compreso tra giugno 2016 e maggio 2017 si sono infatti rilevati oltre 640.000 visitatori per un numero di pagine complessive visionate pari a 8.400.663 con una media di 13,5 pagine consultate per utente.

Relativamente agli eventi del Gruppo, nel corso del 2016 e nel 1° semestre 2017, ne sono stati organizzati complessivamente 61 (nazionali ed internazionali), sia di carattere istituzionale, commerciale e di progetto. In particolare si ricorda la partecipazione, con un rinnovato spazio espositivo, al "World ATM Congress 2017" di Madrid (7-9 marzo 2017), la più importante

manifestazione mondiale relativa ai servizi e alle industrie operanti nel settore dell' "Air Traffic Management" e al "Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition", il più importante evento di settore del sud-est asiatico, svoltosi in Malesia il 21-25 marzo 2017. Di particolare rilevanza anche l'organizzazione della prima Assemblea dei Soci ENAV tenutasi a Roma il 28 Aprile 2017.

Sul piano internazionale è proseguita l'attività di rafforzamento dell'immagine societaria in contesti decisionali/istituzionali di rilevanza strategica e operativa (Commissione Europea, SESAR, ICAO, CANSO, EUROCONTROL, BLUE MED e AIREON).

1.6.2. La comunicazione

Le attività di comunicazione interna ed esterna nella seconda parte del 2016 e nella prima del 2017 si sono focalizzate a garantire il passaggio di ENAV da società con socio unico a società quotata, di garantire una corretta informazione sia per la finalizzazione del processo di IPO (offerta pubblica iniziale) sia per gestire la comunicazione di una società quotata secondo la normativa del Testo Unico della Finanza di CONSOB.

Per la comunicazione esterna, in particolare, sono state avviate una serie di iniziative:

- a giugno 2016 è stato realizzato il nuovo sito istituzionale, con una riorganizzazione dei contenuti, anche in linea con le normative relative alle società quotate;
- è stato concretizzato un piano di comunicazione per dare visibilità esterna ad eventi e notizie aziendali finalizzate ad incrementare la conoscenza di ENAV e posizionarne correttamente il marchio;
- sono stati garantiti gli obblighi di comunicazione esterna sia durante il processo di IPO che in seguito.
- è stata garantita una gestione reattiva, in linea con gli obblighi e i vincoli normativi, alle richieste di informazioni provenienti dai media.

In termini di comunicazione interna la società ha proceduto al rafforzamento ed al consolidamento del nuovo status di ENAV quale azienda quotata in borsa. In particolare, attraverso i canali *on-line* (Newsletter e-Cle@red) ed *off-line* (Magazine *Cleared*) già presenti in azienda, sono state attivate iniziative editoriali per coinvolgere i dipendenti quali la redazione di editoriali ed interviste post-quotazione e la pubblicazione di articoli tecnici a supporto della rendicontazione finanziaria e sulla sostenibilità. Sono stati inoltre potenziati i formati editoriali di comunicazione interna in versione *flipping-book* e arricchiti di una maggiore multimedialità, dell'ipertesto, del video, delle tracce MP3 e dei filmati MP4.

2. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

2.1. La sicurezza: l'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea.

2.1.1. La sicurezza operativa (*Safety*)

Giova ricordare che la *Safety* (intesa come insieme di attività effettuate per sviluppare la sicurezza del volo e ridurre i rischi), è la guida dell'operato di ENAV ed è l'obiettivo principale formalmente declinato nella *Safety Policy* aziendale.

La *Safety Policy*, adottata dall'Amministratore Delegato, è il documento con il quale la Società stabilisce e diffonde all'interno dell'Organizzazione l'impegno nel garantire l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti la sicurezza delle operazioni controllo e gestione del traffico aereo e del network ATS/CNS².

Per garantire il contenimento dei rischi associati alla fornitura dei servizi di navigazione aerea, la sicurezza delle operazioni di volo (incolumità di persone e beni trasportati dagli operatori aerei) e, più in generale, la tutela di persone e cose che potrebbero subire danni correlati ad un livello inadeguato di sicurezza nella gestione del traffico aereo - ma anche per operare in conformità ai regolamenti, internazionali e nazionali, applicando la normativa tecnica di settore - ENAV si è dotata di uno specifico manuale, il *Safety Management Manual* - SMM (cosa e chi) e di uno specifico sistema di gestione, il *Safety Management System* - SMS (come e quando).

Nel corso del 2014, è stato assunto un *Safety Plan* triennale (2015-2017).

Il Piano, che è articolato su cinque macro-obiettivi, definisce gli obiettivi strategici e le azioni da intraprendere in ambito *Safety*, identificando i ruoli/le responsabilità delle Strutture Organizzative chiamate a operare per l'implementazione delle azioni programmate nel triennio, raccogliendo le iniziative per il miglioramento delle *performance* di sicurezza e per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti nell'ambito dello Schema di Prestazione che si applica ai Fornitori dei Servizi della Navigazione Aerea dell'Unione Europea (Regolamento EU 390/2013 che istituisce un sistema di prestazioni per i fornitori dei servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete).

Nel biennio 2015-2016, il processo di monitoraggio del *Safety Plan*, secondo la società, evidenzia l'implementazione del 67 per cento delle azioni di piano e la gestione delle altre attività, molte delle quali, dovrebbero essere chiuse entro il 2017.

² ATS/CNS ovvero Servizi del Traffico Aereo e servizi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza.

Nel 2016 ENAV ha conseguito livelli di *Safety* conformi o superiori a quelli definiti nella Decisione 2014/035/R adottata dalla Commissione europea, in accordo al Regolamento (UE) n. 390/2013.

Sempre nel 2016 si è avuto un aumento del livello di segnalazioni (62 per cento), obbligatorie e volontarie.

In particolare, si segnala l'iniziativa, avviata nel 2016 e proseguita nel 2017, finalizzata ad una specifica formazione/informazione della dirigenza e di Dirigenti e Quadri responsabili di strutture organizzative, centrali e territoriali alla prima edizione dei “*Safety Moments*”, incontri finalizzati alla promozione della *Safety Culture*, alla conoscenza del *Safety Management System* e alla *Lesson Dissemination*.

2.1.2. La qualità dei servizi di navigazione aerea

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

- Capacità ATC (*Controllo Traffico Aereo*)

Nel 2016, in Italia, i voli IFR/GAT assistiti sono stati 1.611.649³, in aumento (+2,85 per cento) rispetto al dato del 2015 (1.567.030 voli). La valutazione di lungo periodo, in riferimento ai 1.327.474 voli registrati nel 2002⁴, conferma la tendenza positiva del volo nello spazio aereo nazionale (+21,4 per cento). I fattori esogeni (lo scenario geopolitico internazionale e le limitazioni nell'uso degli spazi aerei in Nord Africa ed una modifica della disponibilità delle rotte Medio Oriente), infatti, hanno condizionato l'orientamento dei flussi di traffico aereo lungo direttrici diverse determinando un'inversione del trend di utilizzo dello spazio aereo italiano⁵.

La media giornaliera dei voli assistiti nel 2016 si è attestata ad un valore (4.403) superiore a quello del 2015 (4.293) del 2,6 per cento.

L'incremento di traffico aereo registrato ha comportato la necessità di intervenire nelle capacità di offerta e sull'impiego dei *team* operativi e sulla flessibilità adottata nelle configurazioni necessarie, sia nei centri di controllo che nelle torri di controllo, mantenendo la gestione dei picchi giornalieri, più sostenuti rispetto al 2015 (+3,4 per cento) in totale sicurezza e puntualità.

³ Fonte Eurocontrol/DNM. Il 2016 è stato un anno bisestile, offrendo un giorno in più nel computo dell'annualità

⁴ Utilizzato come anno di riferimento per la misura degli effetti sul sistema trasporto aereo derivanti dall'attacco terroristico alle Torri Gemelle di New York.

⁵ A causa delle perduranti tensioni sociali nel bacino mediterraneo del medio Oriente, in primis.

- *Puntualità dei voli e continuità dei servizi*

Capacità in rotta

Per ciò che concerne “la qualità del servizio” di gestione del traffico aereo, espressa come puntualità dei voli e continuità dell’erogazione dei servizi di navigazione aerea in rotta, i dati riferiti al 2016 confermano, secondo la società, la positiva gestione operativa, che si è avvicinata di molto al risultato simbolico di zero minuti di ritardo per volo di rotta assistito (0,002 minuti ossia 0,12 secondi per volo) a fronte di un obiettivo assegnato dalla Comunità europea pari a 0,10 minuti/volo (6 secondi per volo).

Capacità aeroportuale (valore del ritardo negli aeroporti)

Anche con riferimento alla *capacity* aeroportuale che comprende i cinque aeroporti soggetti al piano di performance (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio), le prestazioni nel 2016 hanno evidenziato, secondo ENAV, un rispetto ai target fissati per l’anno 2016 dal piano di *performance*.

- *L’efficienza dei voli*

Nel 2016, sono state poste in essere, dalla società, una serie di attività mirate allo sviluppo di una gestione del traffico aereo ecosostenibile in linea con le deliberazioni della 39° Conferenza dell’ICAO (Organizzazione Internazionale dell’aviazione civile), con l’ATM *Master Plan Europeo* ed il “*Pilot Common Project*” (Reg. UE n.716/14), e con gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE n. 390/13 e successive modificazioni).

ENAV anche nel 2016 ha attuato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan* (FEP), il piano che raccoglie le azioni programmate dal fornitore di servizi nel triennio volte a contenere le emissioni di CO₂ nell’atmosfera ed il processo di monitoraggio annualmente predisposto.

Molte azioni del FEP sono state direttamente collegate all’implementazione di un network ATS di maggior precisione ed efficacia, quindi funzionale al miglioramento della pianificabilità e della condotta dei voli, nelle fasi di crociera, di avvicinamento /allontanamento e in aeroporto.

In particolare, a dicembre è stato implementato il c.d. “*Free Route*” nello spazio aereo italiano al di sopra del livello di volo FL335, completando così il terzo *step* del progetto pluriennale FRA-IT (Free Route Airspace – Italy) diretto alla realizzazione di una delle

sei Funzionalità di Gestione del Traffico Aereo (AF 03 FUA *Flexible Use of the Airspace*) previste dal Reg. UE 716/14.

-Indice di puntualità al 31 maggio 2017

Per ciò che concerne la puntualità dei servizi della navigazione aerea forniti in Italia, a chiusura dei primi cinque mesi del 2017, i voli ritardati per motivi AFTM hanno subito un totale di 101.033 minuti ritardo, dei quali solo 12.410 minuti nel dominio di rotta (i rimanenti 88.623 minuti, registrati nel dominio aeroportuale, sono imputabili alla moltitudine degli attori che operano proprio in tale dominio). A seguire si riportano i valori dei tre indicatori per l'area di capacità dichiarati nel piano Prestazionale del FAB Blue Med 2015-2019:

Indicatore prestazionale chiave	Obiettivo conseguito al 31/5/2017	Target Assegnato 2017
Ritardo <i>AFTM</i> di rotta per volo assistito	0,002 minuti/volo	0.11 minuti/volo
Ritardo <i>AFTM</i> in terminale per volo assistito in arrivo	0,34 minuti/volo	0.41 minuti/volo
Ritardo <i>AFTM</i> in terminale per volo assistito in arrivo per ragioni ATM	0,00 minuti/volo	0.02 minuti/volo

2.1.3. La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione

La necessità di assicurare la protezione del personale, delle infrastrutture e dei dati, per garantire la conformità ai sempre più stringenti requisiti normativi e per assolvere agli obblighi di diligenza, prudenza e perizia nell'esercizio di un'attività sempre più esposta ai rischi criminosi e di matrice terroristica, ha portato l'ENAV ad assumere iniziative di qualificazione delle attività operative di *security*, applicando i principi della sicurezza in maniera trasversale a tutte le attività del gruppo.

L'accresciuta attenzione alla sicurezza delle informazioni è stata dettata, oltre che dal mutato quadro normativo, arricchito di recente, a livello nazionale dai decreti del Presidente del consiglio dei ministri 17 febbraio 2017 (Direttiva recante indirizzi per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionali) e 31 marzo 2017 (Piano nazionale per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionali) relativi alla protezione cibernetica delle infrastrutture critiche nazionali, dalla considerazione degli obblighi addizionali, in capo ad

ENAV, derivanti dalla quotazione del titolo al mercato azionario, con la connessa necessità di protezione delle informazioni nell'ottica delle regole sul *market abuse* e della tutela degli investitori.

Nell'anno si sono tenuti incontri al fine di un coordinamento con le Istituzioni deputate alla sicurezza e difesa nazionali ed in particolare, sul versante della protezione delle infrastrutture, con la sottoscrizione di un accordo convenzionale con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza, nonché la diretta partecipazione di ENAV al sistema della sicurezza nazionale come delineato dal DPCM 17 febbraio 2017.

- *Salute e sicurezza sul luogo di lavoro*

Relativamente alla valutazione dei rischi, di cui all'art. 28 c. 1 del d.lgs. 81/08 e s.m.i., la società ha aggiornato i Documenti di Valutazione dei Rischi (50 nel 2016 e 26 nei primi cinque mesi del 2017).

Per quanto riguarda la gestione delle emergenze (artt. 43, 45 e 46 del d.lgs. 81/08 e s.m.i. ed D.M. 10/03/1998), sono stati aggiornati i Piani di Emergenza (13 nel 2016 e 4 nei primi cinque mesi del 2017).

Nell'ambito delle indagini ambientali nei luoghi di lavoro è stata effettuata l'attività - svolta operativamente da Techno Sky nell'ambito di un contratto quadriennale - di monitoraggio degli agenti fisici nei luoghi di lavoro (rumore, campi elettromagnetici, microclima e illuminamento) e della qualità dell'aria in 13 siti nel 2016 e 4 siti nei primi cinque mesi del 2017 ed è stata effettuata l'attività di monitoraggio delle radiazioni ionizzanti dovute a:

- matrici radiogene dei Radar (misure in 21 siti nel 2016 e 11 siti nei primi cinque mesi del 2017);
- gas Radon (misure in 22 siti nel 2016 e 3 siti nei primi cinque mesi del 2017);
- radiazioni cosmiche in volo per il personale navigante di Radiomisure (monitoraggio continuo i cui esiti sono valutati semestralmente).

Per quanto riguarda la formazione (artt. 37, 45 e 46 del D.lgs. 81/08 e s.m.i. e Accordo Stato Regioni del 21/12/2011), l'attività ha riguardato le seguenti figure: Dirigenti, preposti, Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, addetti antincendio, addetti Primo soccorso. Tramite piattaforma *E-Learning* sono stati inoltre erogati i corsi di formazione generale e di aggiornamento dei lavoratori.

Relativamente alla sorveglianza sanitaria (art. 41 del D.lgs. 81/08 e s.m.i) sono state effettuate:

- le verifiche delle condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti riguardante il personale Controllore del Traffico Aereo e Operatore del Servizio di

Informazioni Volo in possesso della specializzazione di unità operativa in corso di validità, i Piloti di aeromobili e i *Flight Inspection Operator* di Radiomisure, nonché gli accertamenti di alcol dipendenza per i lavoratori dotati di patente aeroportuale e per gli autisti;

- le visite d'idoneità per la mansione specifica dei lavoratori classificati come "videoterminalisti".

A decorrere dal 1 aprile 2017, con DO N. 06/17, è stata istituita a diretto riporto dell'Amministratore Delegato la Funzione Qualità, Sistemi di Gestione e HSE alle cui dipendenze opera il settore Servizio di Prevenzione e Protezione, con soppressione della Funzione Salute, Sicurezza sul lavoro e Ambiente (SSLA).

- *Idoneità psico-fisica per CTA e FISO*

In attuazione delle disposizioni regolamentari emesse da ENAC sulla base della Regolamentazione Europea sono state effettuate le previste visite mediche di idoneità psicofisica per il personale CTA e FISO (1307 nel 2016 e 262 nei primi tre mesi del 2017).

2.2. Le tariffe

2.2.1. Tariffe di rotta e di terminale

Le tariffe di Rotta e Terminale per la fascia 1 (aeroporto di Roma Fiumicino) e fascia 2 (aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio) sono state definite in linea con i principi contabili ed i regolamenti europei, nonché nel rispetto dei livelli di costo e di traffico definiti nel Piano di *Performance*. Per quanto riguarda la terza fascia tariffaria (tutti gli altri aeroporti), la tariffa è stata definita in linea con quanto previsto dalla normativa nazionale.

Per quanto riguarda *la tariffa di rotta*, la tariffa applicata è stata pari a 80,08 euro, in incremento rispetto a quella applicata nel 2015 (78,80). Occorre tenere conto che la tariffa di rotta, prevista in euro 80,49 nel Piano di *Performance* per l'anno 2015, non è stata concretamente applicata in conseguenza del ritardo nell'approvazione di detto Piano avvenuta nei primi mesi del 2016.

L'ENAV, in applicazione del meccanismo indicato dalla Commissione Europea, ha recuperato nel 2016 mediante il *balance*⁶ la differenza tra la tariffa 2015 applicata (78,80 euro) e quella effettiva da Piano di *Performance* (80,49).

⁶ Il *balance*, come esemplificazione, rappresenta l'integrazione tariffaria derivante dalla consuntivazione dei volumi di traffico e/o costi posti a confronto con i valori preventivati in sede di determinazione tariffaria nel *Performance Plan*.

Per quanto riguarda il terminale, per l'anno 2016 le tariffe per le fasce tariffarie sono state le seguenti:

- la fascia tariffaria 1 (IT01), che comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino, con un numero di movimenti IFR medio per anno negli ultimi tre anni superiore ai 225 mila, cui si è applicata una tariffa pari a 200,68 euro;
- la fascia tariffaria 2 (IT02), che comprende gli aeroporti al di sopra dei 70 mila movimenti IFR, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, con una tariffa pari a 233,33 euro;
- la fascia tariffaria 3 (IT03), che include tutti i rimanenti 43 aeroporti, con una tariffa pari a 260,96 euro. Per detti aeroporti, caratterizzati da bassi volumi di unità di servizio, la fascia tariffaria applicabile avrebbe dovuto essere pari a 325,28 euro. Per mitigare il volume tariffario su tale fascia, di comune accordo tra ENAV e le istituzioni nazionali di riferimento, è stato deciso di applicare una tariffa pari a 260,96 euro. La mancata copertura dei costi per la Società derivante dalla minore tariffa applicata è stata poi ripianata mediante quanto previsto dal Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, art. 51⁷.

2.3. La normativa comunitaria e il piano di *performance*

2.3.1. Il piano di *performance* nazionale e gli obiettivi

Giova ricordare che il piano di *performance* nazionale è stato previsto dalla normativa sul Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*), di cui ai Regolamenti comunitari n.390 e n. 391 del 2013, i quali hanno regolato il sistema tariffario e disciplinato il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea. Dopo l'approvazione da parte della Commissione Europea, assume valore cogente e guida, per tutti i soggetti coinvolti, la definizione delle tariffe nazionali per l'intero periodo di riferimento.

Nel mese di giugno, la Società ha predisposto il piano di *performance* per il secondo periodo di riferimento (2015-2019), dopo una opportuna condivisione con le Istituzioni nazionali di riferimento, Enac e Commissione Europea.

⁷ Art. 51 (Contenimento dei costi del trasporto aereo) “ Al fine di contenere i costi per l'utenza del trasporto aereo, ENAV S.p.A. destina al contenimento degli incrementi tariffari previsti nel contratto di programma 2016-2019 per gli aeroporti con traffico annuo inferiore a 70.000 movimenti di trasporto aereo soggetto alle regole del volo-IFR una quota pari a 26 milioni di euro delle risorse riscosse e consuntivate per l'anno 2014 per lo svolgimento dei servizi di navigazione aerea di rotta svolti a favore del traffico aereo civile, non di sua spettanza”.