

Rispetto al primo periodo di riferimento, il quale era applicabile ai soli servizi di rotta, con l'entrata in vigore delle norme sopracitate è stata introdotta la novità dell'assoggettamento al suddetto Piano anche dei servizi di terminale, che per l'Italia riguardano gli aeroporti inclusi nella prima e seconda fascia di tariffazione (le quali includono, per la fascia 1 l'aeroporto di Roma Fiumicino il quale registra un numero di movimenti superiore ai 225.000 e, per la fascia 2, gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, i quali sviluppano un numero di movimenti compresi tra i 70.000 e i 225.000). Si ricorda che la normativa in materia di *performance* prevede l'applicazione del meccanismo di rischio traffico (condivisione del rischio tra *provider* e utenti dello spazio aereo) e del rischio costi (eliminazione della possibilità di trasferire integralmente ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti di costo tra quanto pianificato nel piano di *performance* e quanto consuntivato a fine anno). Per quanto concerne il terminale, la prima fascia tariffaria è soggetta allo schema di *performance* e quindi vincolata sia al rischio traffico che al rischio costo. La seconda fascia tariffaria è invece soggetta al solo rischio costo.

Da ricordare altresì che l'Italia ha identificato anche una terza fascia di tariffazione, riferita agli aeroporti che sviluppano un numero di movimenti inferiore a 70.000, fascia che è esclusa dall'applicazione della norma comunitaria ed è invece soggetta alla normativa nazionale, con il sistema di *cost recovery*.

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 l'approvazione della Commissione Europea (Decisione n. 599 del 15 aprile 2016).

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

Nel corso del 2016 il mercato del trasporto aereo ha fatto registrare volumi in crescita, con un andamento altalenante. In particolare, per quanto riguarda il traffico di Rotta, si rileva come il

dato in Unità di Servizio (UdS)⁸ si è attestato su valori positivi (+1,5 per cento) grazie alla performance registrata nel primo e terzo trimestre dell'anno, a fronte invece di un rallentamento tra il secondo ed il quarto trimestre. Accanto agli effetti correlati alla congiuntura economica, l'anno 2016 ha registrato il perdurare degli effetti connessi alla chiusura dello spazio aereo libico che ha condizionato in particolare le scelte operative delle compagnie aeree che sviluppano traffico sulla direttrice Europa-Africa. Non meno rilevante è stata la situazione di instabilità di paesi quali Egitto, Tunisia e Turchia che ha determinato lo spostamento dei flussi di traffico, in particolare quello turistico, su altre aree che non prevedono il sorvolo dello spazio aereo italiano. In tale scenario la Società, in coerenza con le linee di business ed indirizzo assunte nel Piano Industriale e con gli obiettivi di efficienza e qualità previsti dal Piano di Performance, ha messo in atto una serie di azioni gestionali per conseguire gli obiettivi di ottimizzazione della spesa.

2.4. Le attività internazionali

ENAV opera 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 anche nel 2016 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 2016 l'attività internazionale diretta a collocare gli interessi nazionali ed aziendali sui tavoli istituzionali di ICAO, EUROCONTROL, CANSO, Commissione europea, EASA, EUROCAE 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 NAV Canada, DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), State ATM Corporation (Federazione Russa), Hungarocontrol (Ungheria) o multilaterale con altri Service Provider quali: A6, FAB BLUE MED; programmi

⁸ Per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza

multi-stakeholder per lo sviluppo di sistemi tecnologici, quali Coflight e 4-FLIGHT o con attori industriali del settore del trasporto aereo, come Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon, Thales, nonché su nuove tecnologie satellitari come AIREON.

Inoltre, la Società ha proseguito le collaborazioni, già attivate, con organizzazioni europee ed internazionali istituzionalmente coinvolte in coerenza con 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.

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)⁹ 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), a partire dal 2009, la Commissione Europea ha stabilito un nuovo quadro normativo che prevede ulteriori significativi cambiamenti con l'obiettivo di avere un sistema europeo in grado di assicurare livelli crescenti di sicurezza e performance.

La Commissione Europea inoltre 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 che prevede il potenziamento del 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 -European Aviation Space Agency- ed EUROCONTROL-Organizzazione Internazionale per la sicurezza della navigazione aerea-).

Tale iniziativa, non ha ancora concluso l'iter legislativo di approvazione da parte del Parlamento e del Consiglio europeo.

⁹ Un'iniziativa della Commissione europea per cui la progettazione, gestione e regolazione dello spazio aereo sono armonizzate in tutta l'Unione europea con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo in Europa, di ridurre i ritardi e di ottimizzare la capacità degli spazi aerei (Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 "che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico 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)¹⁰ 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.

Anche per il 2016, in ottemperanza alla legislazione del Cielo Unico Europeo, 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, il quale prevede sette aree di sviluppo comprendenti le tematiche di interesse, di carattere operativo, tecnico e di performance, nonché quelle di cooperazione civile-militare e di collaborazione fra le NSA dell'area.

Il Programma stesso 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.

Sempre a livello di FAB BLUE MED è organizzata la partecipazione alle attività del *Network Manager europeo*.

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)

¹⁰ I «blocchi funzionali di spazio aereo» sono intesi a porre rimedio alla frammentazione dello spazio aereo europeo ristrutturandolo in base ai flussi di traffico anziché ai confini nazionali.

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 terminata a dicembre 2016, la Fase 2 (SESAR 2020) è attualmente in esecuzione 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: Il Programma si articola in due periodi di attività: Wave 1, per i primi tre anni di Programma (2017-2019), e Wave 2 per gli anni a seguire fino al 2021.

La Wave 1, attualmente in corso, comprende, ad oggi, complessivi 25 progetti, fra *Industrial Research & Validation e Very Large Scale Demonstrations*, e prevede comunque la possibilità di ulteriori gare per l'assegnazione di nuove attività. A questi progetti si aggiungono, inoltre, specifiche attività di ricerca a lungo termine, denominate *Exploratory Research*.

In particolare, la Wave 1 vedrà ENAV impegnata nello studio di diversi concetti operativi e tecnologie a supporto, identificati in continuità con SESAR 1; nello specifico in 17 progetti, di cui due con il ruolo di coordinatore.

I concetti operativi indirizzati riguardano tematiche aeroportuali, di rotta e avvicinamento e comprendono anche aspetti di pianificazione, gestione delle informazioni e interoperabilità (IOP). Inoltre, la Società ha coordinato lo sviluppo di una piattaforma integrata e collaborativa, denominata *System Engineering Data Management Framework* (SE-DMF), volta a supportare trasversalmente la corretta gestione dei dati di Programma e dei processi di ingegneria.

Nella partecipazione in SESAR 2020 l'ENAV prevede di avvalersi del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, i *Linked Third Parties* (LTP), opportunamente selezionati in base agli accordi tecnico-operativi con l'obiettivo di garantire un portafoglio di professionalità esaustivo e differenziato (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 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.

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 meteorologici 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 2016 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 in quattro tranches, di cui l'ultima prevista nel quarto trimestre 2017 per l'acquisto del 12,5 per cento di Aireon. La società prevede di realizzare entro il 2018 il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo attraverso specifico *payload* a bordo di ciascun satellite della costellazione Iridium Next.

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 restante 24,5 per cento delle quote è detenuto da Iridium.

Il dispiegamento in orbita dei satelliti Iridium Next è iniziato con il primo lancio di 10 satelliti il 14 gennaio 2017. Nel 2018 è prevista la costellazione di 66 satelliti operativi della nuova piattaforma di sorveglianza dedicata al controllo ed alla gestione del traffico aereo, così consentendo di rilevare e distribuire il dato di sorveglianza ADS-B trasmesso automaticamente dagli aerei e contenente identità e posizione del velivolo, ovunque nel mondo essi stiano volando, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza e quindi di controllo attivo dei voli.

2.5. Gli investimenti

2.5.1. Il Piano degli investimenti 2016-2018

Con gli interventi delineati nel piano investimenti del triennio 2016-2018, 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 (2015-2017) con le rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa e l'introduzione dei nuovi interventi previsti per il 2018. Il piano vede anche delle proiezioni per il biennio 2019-20, che, pur meno dettagliate, comunque sono indicative dei volumi di impegno e delle evoluzioni tecnologiche sottostanti.

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

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

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 2016-2018

La pianificazione 2016-2018 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.

E' previsto inoltre l'ammodernamento di infrastrutture e sistemi su APT (*Airmobile Permanent Training*) militari in transito.

- **Aspetti finanziari del piano 2016-2018**

La sostenibilità degli impegni contrattuali di ENAV è stata definita tenendo anche conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani ed ancora non conclusi.

ENAV prevede che tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2016-2018, possa produrre nel corso dei prossimi esercizi un avanzamento economico delle opere in termini di fatturato pari a circa 497 ml. L'avanzamento delle opere realizzate è previsto per circa il 41 per cento sul portafoglio dei contratti già in essere al 30 settembre 2015 (data in cui è stato redatto il Piano Investimenti) e per circa il 59 per cento sui nuovi investimenti previsti per il triennio 2016-2018.

La sostenibilità sul piano finanziario dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano sarà, comunque, oggetto di attento monitoraggio, da parte della società, 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 2016**

Al 31 dicembre 2016, relativamente agli investimenti del piano approvato, sono stati avviati programmi per circa 77 ml circa. In aggiunta ai programmi sopra menzionati è stata anche emessa una Lettera d'ordine Applicativa nell'ambito dell'accordo quadro 4-Flight per 19 mld circa.

Le ricezioni di fatture passive su contratti di investimento nel corso del 2016 si sono sostanziate in 113,2 mld.

2.5.2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2017-2019.

Nel corso del 2016 la società non ha ravvisato la necessità di avviare il processo di revisione del piano investimenti, essendo stato ritenuto ancora attuale e completo il piano 2016-18 (e proiezioni 2019-20) approvato ad inizio 2016 dal Consiglio di Amministrazione.

Il piano evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 344 ml, in continuità con il precedente, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2017	2018	2019	TOTALE
120 ml	110 ml	114 ml	344 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'organico relativo all'esercizio 2016 è rimasto praticamente stabile registrando un aumento di sole 2 unità, passando da 3.393 a 3.395. Risulta però in incremento di 49 unità l'organico medio (n. 3.444 unità nel 2016 rispetto alle 3.395 del 2015).

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

	31/12/2015	31/12/2016
Dirigenti	55	48
Quadri	368	376
Impiegati	2.970	2.971
Consistenza finale al 31 dicembre	3.393	3.395

Profilo	2014				2015				2016			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenti	1	7	64,67	62	1	8	60,75	55	5	12	50,84	48
CTA		6	1.842,59	1.841	66	6	1.871,65	1901	10	8	1903,02	1.903
EAV		13	453,03	443	23	23	443,66	443	44	19	459,04	468
Meteo			33,00	33			33,00	33			32,97	33
Op. Radiom.		3	40,32	39		2	37,34	37	1		37,34	38
Inf/Tec/Amm	63	27	903,54	920	82	78	948,65	924	121	140	961,19	905
Totale	52	44	3.337,15	3.338	172	117	3.395,05	3.393	172	117	3.444,40	3.395

Tabella 2 - Organico per funzione e categoria professionale

FUNZIONI	DIR	CTA		EAV		MET		ORM		TEC		INF		AMM		Totale	
		Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri	Totale	di cui quadri
PRESIDENZA														1		1	0
AMMINISTRATORE DELEGATO														3		3	0
INTERNAL AUDIT	1													10	4	11	4
AMMINISTRAZIONE, FINANZA E CONTROLLO	3									1	1			71	18	75	19
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	1													19	6	20	6
RISORSE UMANE	6									6	1	3		119	22	134	23
QUALITA' E SISTEMI DI GESTIONE	1									7	2			3	1	11	3
COMUNICAZIONE	1													10	2	11	2
STRATEGIE INTERNAZIONALI	2	7	5	4	2					10	4			10	1	33	12
SVILUPPO COMMERCIALE	1									2	1			9	3	12	4
BRAND DEVELOPMENT	1													6		7	0
INVESTOR RELATIONS	1													2		3	0
DIRETTORE GENERALE	1													2		3	0
ACADEMY	3	14	6	1		1				7		1		12	3	39	9
ACQUISTI	1									3	2	1	1	33	5	38	8
LOGISTICA E SERVIZI DI SUPPORTO										12	3			12		24	3
SAFETY	1	12	3							3	1			1		17	4
SECURITY	1									6	2	6		6	1	19	3
AREA TECNICA	5							1	1	90	28	41	9	33	6	170	44
DIREZIONE SERVIZI NAVIGAZIONE AEREA	18	1.870	196	463	5	32	3	37	14	94	7	59	4	191	3	2.764	232
Consuntivo 2016	48	1.903	210	468	7	33	3	38	15	241	52	111	14	553	75	3.395	376

Legenda:

CTA - Controllore del traffico aereo

EAV - Esperto di assistenza al volo

MET - Meteorologo

ORM - Operatore radiomisure

TEC - Tecnico

INF - Informatico

AMM - Amministrativo

2.6.2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2016, come si evince dalla tabella che segue, ammonta a 414,2 ml con un incremento di 2,3 ml (0,6 per cento) rispetto al 2015 che era stato consuntivato a 411,8 ml.

Tabella 3 - Costo del personale

	2015	2016	Variazione % 2016/2015
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	241.731.474	244.933.255	1,32
Indennità accessorie	11.733.855	11.704.873	-0,25
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	663.966	670.630	1,00
Disponibilità	245.778	252.898	2,90
Indennità per trasferimenti	1.118.939	429.328	-61,63
Indennità per trasferimenti temporanei	545.310	400.051	-26,64
Indennità di distacco	153.000	198.000	29,41
Permessi e RFS	28.717	95.989	234,26
Maggiorazioni per lavoro in turno	8.107.902	8.207.625	1,23
Lavoro festivo	6.291.938	6.230.973	-0,97
Festività coincidenti	1.405.134	1.731.094	23,20
Altre indennità	23.241	9.366	-59,70
Straordinario operativo	4.521.568	4.478.035	-0,96
Reperibilità	1.539.482	1.609.789	4,57
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.278.007	1.222.487	-4,34
Premio di risultato non dirigente	6.500.000	5.000.000	-23,08
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	759.693	855.693	12,64
Missioni estere	244.410	289.688	18,53
Missioni addestrative	905.161	1.166.889	28,92
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.074.120	1.919.075	78,66
Accantonamento dirigenti RFS/ferie maturate e non godute	104.123	103.912	-0,20
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	320.863	545.828	70,11
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	27.593	27.537	-0,20
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	4.387.156	4.479.867	2,11
Assicurazione del personale dirigente	215.905	270.085	25,09
Oneri previdenziali ed assicurativi	84.767.088	85.789.563	1,21
Oneri previd. INAIL	1.963.127	1.983.937	1,06
Contributi al Fondo di previdenza complementare	7.756.986	7.875.571	1,53
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	17.720.130	18.230.039	2,88
Accantonamento dirigenti TFR	697.681	628.487	-9,92
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	4.894.425	2.608.000	-46,71
Altri costi del personale	30.884	154.928	401,64
Borse di studio e rimborsi	85.216	76.643	-10,06
Totale	411.842.873	414.180.129	0,57

Le cause di tale incremento possono riassumersi come segue:

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 241,73 ml a 244,93 ml (+3,2 ml pari al +1,32 per cento).

Tale aumento è l'effetto combinato tra:

- crescita fisiologica delle retribuzioni (+1,35 ml pari al +0,56 per cento);
- maggior ricorso a personale a TD (+0,55 ml pari al +0,23 per cento)
- differenziale *turn over* (+0,2 ml. pari al +0,08 per cento);
- variazioni dovute ai cambi di abilitazione ed all'aumento del superminimo ristrutturazione salariale per il personale CTA (+1,10 ml di euro pari al +0,45 per cento).

L'organico medio 2016 presenta un aumento di circa 49 unità rispetto al 2015 passando da 3.395 a 3.444 unità.

2.6.3. Le relazioni industriali

Nel 2016 la Società ha intrattenuto specifiche forme di dialogo con le Organizzazioni aziendali su tematiche (IPO e rappresentatività) di primario interesse stipulando un Protocollo sulle Relazioni Industriali. Ne è seguita la sottoscrizione, nel mese di agosto, avanti al MIT, del Protocollo d'intesa sulle relazioni Industriali in ENAV S.p.A. con le Organizzazioni Sindacali Confederali, e dell'accordo di costituzione dell'Organismo Paritetico di Garanzia - innovativa sede di consultazione dei rappresentanti dei lavoratori - al quale partecipano tutte le Organizzazioni Sindacali (confederali ed autonome) rappresentative. Per effetto di tali intese è diminuita la conflittualità sindacale fino al termine del 2016, mentre la pluralità di sigle autonome già presenti in ambito aziendale è confluita in una singola Organizzazione Sindacale. Sempre nel corso del 2016 si è proceduto all'ulteriore implementazione del progetto di ENAV S.p.A. riguardante la razionalizzazione degli aeroporti cc.dd. a "basso traffico", oggetto di una specifica disciplina contrattuale, con ottimizzazione dei dimensionamenti e dei costi associati, alla stipula di un verbale di accordo volto a regolamentare le opportunità di riqualificazione professionale in Azienda e allo svolgimento dell'interlocuzione sulle Torri Remote e sul *Free Route*.

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

Il contenzioso del lavoro

Nel corso del 2016 si è registrato un esiguo numero di controversie giudiziarie intentate contro ENAV riguardanti in massima parte aspetti del rapporto di lavoro quali retribuzioni e mansioni. In particolare tre controversie sono state introdotte da altrettanti dipendenti licenziati: due ex dirigenti licenziati per giustificato motivo (una controversia si è già conclusa favorevolmente per la Società) e un dipendente licenziato per motivi disciplinari.

Il contenzioso relativo ad Optimatica si avvia a conclusione, mentre, per quanto riguarda il filone Techno Sky, relativo al preteso riconoscimento del CCNL ENAV da parte di tecnici della controllata, continuano a registrarsi sentenze favorevoli per ENAV.

I fondi rischi e oneri, ricavabili dallo stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 10.7 ml (9.9 ml nel 2015), in aumento rispetto al 2015. In particolare però il fondo rischi relativo al contenzioso con il personale si è decrementato di 2,1 ml rispetto al 2015 a seguito, come detto, della chiusura di contenziosi per conciliazioni o soccombenza della società in sede di giudizio. L'aumento è attribuibile alla rescissione di un contratto di ammodernamento dei sistemi di assistenza al volo da parte di ENAV e alla problematica concernente la concessione all'uso di frequenze ricadenti nelle bande non aeronautiche.

La Privacy

Nel corso dell'anno 2016, 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.

L'Analisi del Rischio connessa con il trattamento dei dati personali di ENAV è stata effettuata nell'ambito dell'analisi del Rischio per la Sicurezza delle Informazioni, necessaria alla conformità di ENAV alla certificazione 27001/2006.

Nel corso dell'anno sono state realizzate le attività di competenza previste nel Piano di Trattamento del Rischio 2016.

È stata predisposta una procedura "Gestione delle nomine per il trattamento dei dati personali" relativa all'applicazione in ENAV del D.Lgs 196/03e ss.mm.ii.

È stato nominato¹¹, un Responsabile esterno del trattamento dei dati personali, il Responsabile della Conservazione Digitale di ENAV.

¹¹ In ottemperanza all'art. 6 comma 8 del D.P.C.M. del 3 dicembre 2013, recante norme in materia di "Regole tecniche in materia di sistema di conservazione ai sensi degli articoli 20, commi 3 e 5-bis, 23-ter, comma 4, 43, commi 1 e 3, 44, 44-bis e 71, comma 1, del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005"

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, anche alla luce delle Nuovo Regolamento Europeo.

La trasparenza

Dal gennaio 2014, ENAV ha sulla *homepage* del proprio sito istituzionale un'apposita sezione denominata "Trasparenza". Anche nel corso del 2016, la sezione "Trasparenza", del sito istituzionale ENAV.it è stata aggiornata ed implementata secondo le disposizioni della normativa in materia, in quanto applicabili.

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).

La formazione e l'Academy di Forlì

ENAV è l'unica società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali inerenti i servizi per il Controllo del Traffico Aereo civile, ovvero Controllori del Traffico Aereo, Esperti di Assistenza al Volo, Meteorologi e Piloti di Radiomisure. A tale scopo ENAV dispone del centro di formazione denominato Academy e sito a Forlì. Le ore di formazione erogate da Academy durante il 2016 sono state complessivamente 90.501 ed hanno coinvolto complessivamente 2.434 partecipanti, vedendo la realizzazione di 76 progetti di training. Le ore sono così suddivise: 40.608 di formazione di primo livello, 7.528 di formazione avanzata, 17.756 di formazione continua, 7.940 di formazione linguistica, 2.403 di formazione in e-learning e 8.552 di formazione su *human performance*. Le ore di formazione per clienti esterni ammontano a 5.714.