

2. La legge sui requisiti di sistema ed i suoi effetti

Nelle Relazioni al Parlamento sulla gestione di ENAV per gli esercizi finanziari 2005 e 2006 erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la Società alla luce della destinazione dell'utile di esercizio al fondo di stabilizzazione delle tariffe (secondo quanto già attuato per l'anno 2003) e dell'emanazione della l.n. 248/05, norma che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa.

Si era ritenuto, in particolare per quanto riguarda le tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05) richiedesse una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n.248/05.

Con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dagli artt. 11-sexies e septies della predetta legge è aumentata, sostanzialmente, l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di 118,7 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005, di circa 38,4 milioni di euro.

Fra i nuovi oneri a carico dello Stato ha assunto particolare rilievo la riduzione dei costi tariffabili nella misura, indicata nel citato art. 11, pari alla *"sommatoria dei costi previsti, nei restanti aeroporti, per fornire un numero di u.d.s. (unità di servizio), pari all'1,5% del totale previsto, per l'anno di applicazione della tariffa, sull'intera rete nazionale."*¹

Per comprendere meglio gli effetti di tale nuova disposizione occorre avere presente che, nella determinazione della tariffa, vengono considerati i costi di gestione di 39 aeroporti, 13 dei quali con un traffico al di sopra della predetta soglia dell'1,5% e 26 al di sotto della stessa. I costi di questi ultimi erano già interamente a carico dello Stato.

¹ Con la normativa sui cosiddetti "requisiti di sistema" (che introduce una più razionale attribuzione di compiti e ripartizione di oneri fra i vari operatori del sistema del trasporto aereo), con particolare riferimento ad ENAV, si è, tra l'altro, disposto:

- l'estensione ai voli "comunitari" della riduzione tariffaria del 50% della tariffa di terminale (riduzione che fino ad oggi ha riguardato i soli voli nazionali), con il rimborso della differenza a carico dello Stato;
- l'estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo aveva riguardato gli aeroporti minori, vale a dire gli aeroporti con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- la destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito fondo, istituito presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per 30 mln di euro, da stanziare a compensazione (parziale) degli interventi effettuati da ENAV a favore della sicurezza degli impianti e operativa.

La formulazione della norma ha ingenerato dubbi sui criteri da adottare ai fini della definizione dell'entità della riduzione dei costi da praticare per gli aeroporti considerati "maggiori", con un traffico, cioè, che supera la soglia dell'1,5% del totale delle unità di servizio dell'intera rete aeroportuale.

L'interpretazione accolta è basata sul presupposto che la *ratio* della norma fosse quella di prevedere in tutti gli aeroporti, maggiori e minori, l'esenzione tariffaria fino alla concorrenza del valore dell'1,5% del totale delle unità di servizio.

Ciò ha comportato benefici per i vettori nazionali che non appaiono commisurati all'entità degli oneri sopportati dallo Stato, di cui finiscono per usufruire, in misura forse anche maggiore, gli operatori stranieri.

Il meccanismo adottato, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Ciò in quanto, nell'ambito dei 13 aeroporti maggiori, il rapporto fra il totale delle u.d.s. prodotte ed il valore-soglia dell'1,5% del totale delle u.d.s., vale 19 per Fiumicino, 14,4 per Malpensa, 5,5 per Linate ed è compreso fra 1 e 3,5 per i rimanenti 11 aeroporti, con un valore medio di 2,5 ($100:2,5=40$).

In pratica, per gli aeroporti c.d. maggiori, più le quantità di servizio prodotte dal singolo aeroporto risultano prossime alla soglia dell'1,5%, maggiore è la quota di costo dello stesso aeroporto trasferita a carico dello Stato, che può quasi raggiungere il 100%, previsto per gli aeroporti "minori", vale a dire con traffico $< o =$ all'1,5%.

Deve infine rilevarsi come tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato passaggio di un congruo numero di aeroporti militari alla gestione civile che determinerebbe un ulteriore aumento dell'incidenza proporzionale della quota a carico dello Stato.

E - Piano industriale 2008-2012

Negli ultimi anni ENAV ha sviluppato un processo di cambiamento, le cui principali linee di indirizzo sono tracciate nei precedenti Piani che ne hanno fissato gli obiettivi e le conseguenti azioni fondamentali. Gli indirizzi di governo hanno consentito alla società di attuare un profondo processo di transizione da "Sistema Pubblico" a "Sistema Azienda" basato su propri meccanismi operativi,

sull'individuazione dei livelli di responsabilizzazione e sull'autonomia organizzativa. In tale contesto, le attuali condizioni del Sistema del Traffico Aereo, caratterizzato da elevati volumi di traffico, impongono ad ENAV l'assunzione di nuovi impegni che si aggiungono alle tradizionali esigenze istituzionali ed industriali. Per questo, il nuovo piano industriale per il periodo 2008 – 2012 ha come obiettivo fondamentale quello della sostenibilità nel tempo della crescita del traffico aereo, intesa sia come adeguamento della capacità operativa, sia come garanzia di mantenimento degli attuali livelli di puntualità e sicurezza complessiva del servizio.

La sostenibilità della crescita del traffico aereo richiede la realizzazione di politiche di "Integrazione dei Sistemi" che si traducono nei programmi di investimento avviati da ENAV per migliorare l'intero processo a tutto vantaggio dell'utente finale, permettendo, nel breve-medio periodo, il superamento degli attuali livelli di traffico.

In linea con quanto esposto ed in continuità con quanto programmato nei precedenti piani, il nuovo piano industriale assume, come indirizzo di "core business", il mantenimento degli elevati livelli di *performance* prestazionali raggiunti (puntualità e sicurezza operativa) che posizionano ENAV tra i migliori *service providers* in Europa.

Per quanto concerne gli indirizzi a carattere economico, il nuovo piano industriale conferma la politica di stabilità economica attuata in questi ultimi anni. In particolare, l'obiettivo nel periodo 2008-2012 è quello di ridurre il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) dell'1% medio annuo (reale -3% annuo). La prosecuzione della politica di contenimento dei costi e di incremento della produttività potrà determinare una ulteriore riduzione delle tariffe di rotta e di terminale; in particolare le proiezioni tariffarie al 2012, confrontate con l'anno 2007, indicano una diminuzione di circa l'8% per il terminale e di circa il 3% per la rotta.

Più in dettaglio, il piano presenta alcuni elementi innovativi quali un ampliamento dell'orizzonte temporale da 3 a 5 anni (2008-2012) e l'introduzione di una specifica sezione, intitolata "*l'analisi di attuazione del 2006 e la previsione a finire del 2007*", ove vengono analizzati i risultati ottenuti nel corso del 2006 rispetto a quanto definito nel precedente piano industriale e approfondite le dinamiche relative all'andamento dell'anno 2007.

Il piano ENAV 2008-2012 si inserisce in una situazione del sistema del traffico divenuta ormai condizionante per tutti gli operatori in ragione degli elevati volumi

che ha raggiunto e delle sue costanti prospettive di crescita. Le principali sfide che vedranno coinvolta ENAV nei prossimi anni saranno quindi:

- la sostenibilità della crescita del traffico aereo, a fronte del previsto raddoppio tra il 2007 e il 2020;
- l'“esplosione” di complessità sugli aeroporti, dove oggi si originano le principali cause di ritardo dei voli e di disservizio ai passeggeri. A tal riguardo, la Commissione Europea (luglio 2007) sta sottolineando, non senza allarme, il “ritardo” con cui si sta prendendo atto di questo problema a livello europeo;
- la europeizzazione dei servizi di controllo del traffico aereo, con l’attuazione della regolamentazione europea del 2004 sul “Single European Sky” e con la progressiva standardizzazione dei processi e della misurazione delle performance dei *service provider* europei;
- la crescente esigenza di una dimostrata efficacia ed efficienza delle organizzazioni pubbliche.

I risultati ottenuti posizionano ENAV come provider europeo di riferimento in relazione sia agli obiettivi tecnico-funzionali (puntualità e continuità del servizio, sicurezza e capacità produttiva), sia a quelli relativi all’efficienza ed economicità (tariffe, costo unitario del servizio, investimenti e risorse umane).

In un contesto di significativi incrementi dei volumi di traffico aereo, gli elementi qualificanti oggetto della pianificazione 2008-2012 possono essere così sintetizzati:

- il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) è pianificato in decrescita reale media del 3% all’anno in linea ed con gli obiettivi prefissati dagli organi comunitari europei. Tale efficienza consentirà nei prossimi anni di ridurre progressivamente le tariffe e di eliminare l’utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe;
- l’economicità per i vettori, che oggi riconoscono ENAV quale *service provider* preferenziale nel Sud Europa;
- la produttività, attesa in ulteriore miglioramento, grazie alle mirate politiche del personale che consentiranno l’inserimento di nuove figure professionali, soprattutto nell’Area Operativa, per far fronte ai forti incrementi di traffico previsti nei prossimi anni;
- la sicurezza operativa (Safety) anche questa allineata agli standard europei;
- la sicurezza degli impianti e del personale (“Security”), attraverso il pieno raggiungimento delle condizioni di “Sicurezza Fisica” su tutti i principali impianti.
- la puntualità che colloca ENAV come primo *service provider* in Europa;

- infine la strategia degli investimenti, che prevede un impegno crescente sul fronte dell'evoluzione tecnologica del sistema di gestione del traffico aereo in relazione alle nuove strategie che si vanno profilando nel quadro di riferimento europeo quale, ad esempio, Sesar.

Il piano ENAV 2008-2012 tiene inoltre in forte considerazione l'attuale situazione dell'ATM, che, come già ricordato, pone problematiche quali la sostenibilità della crescita del traffico stesso, l'“esplosione” di complessità sugli aeroporti e la “europeizzazione” dei servizi di controllo del traffico aereo. A fronte di questa situazione, ENAV sta assumendo un ruolo propositivo partecipando a progetti internazionali tesi a sviluppare tecnologie, modalità organizzative e componenti industriali in grado di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico aereo che, come già detto, si prevede raddoppierà nei prossimi vent'anni.

Il piano evidenzia, inoltre, come si faccia sempre più pressante l'esigenza di aumentare la capacità aeroportuale attraverso il superamento delle attuali logiche. E' infatti pressoché esaurita la possibilità di far fronte alla crescita del traffico attraverso l'ottimizzazione dei singoli sottosistemi, fra loro non ancora pienamente dialoganti, ed è invece necessario operare secondo una logica di “processo integrato”. E' indispensabile ricomporre le diverse fasi della filiera che fanno capo ai differenti attori, con una visione di “approccio totale al sistema”. In questo senso, il piano evidenzia come ENAV possieda tutte le caratteristiche necessarie per realizzare il coordinamento operativo di sistema e per promuovere una sinergica pianificazione dell'intero processo di movimentazione degli aeromobili.

F - La comunicazione societaria

Nel corso del 2007 sono emerse alcune importanti problematiche nel trasporto aereo, connesse ad eventi esterni ad ENAV, che hanno evidenziato l'importanza e la centralità della struttura aziendale competenti in materia di comunicazione societaria.

Sono state comunque ampliate le iniziative mirate ad assistere l'Azienda negli obiettivi e nei compiti prefissati.

In particolare, nel dicembre 2007, di grande rilievo è risultato il lancio del nuovo portale Internet aziendale www.enav.it, divenuto vero e proprio strumento di importanza strategica per il rapporto con il grande pubblico esterno (con oltre 500 pagine nelle versioni in lingua italiana e inglese). Nel primo semestre del 2008 le pagine visionate sono già state 1.354.786, a fronte delle 1.400.000 pagine visitate

nell'intero 2007 con il precedente portale. Il lusinghiero risultato appare il frutto della nuova grafica, dell'implementazione dei servizi *on line* e dell'aumento dei contenuti editoriali quotidianamente aggiornati.

La rivista aziendale Cleared si è rivelata anche nel 2007 un efficace strumento di diffusione delle informazioni sulle iniziative della società, con il duplice compito di informare tutti i dipendenti sulle attività di ENAV e di diffonderle nel mondo aeronautico istituzionale e non.

La pubblicazione in questione si è confermata uno strumento in grado di far da tramite tra i due ambiti aziendali, uno gestionale/amministrativo ed un altro tecnico/operativo, e contemporaneamente ha continuato a fornire agli addetti ai lavori un giornale, unico nel suo genere in Italia, che tratta argomenti inerenti le evoluzioni del settore del controllo del traffico aereo a livello nazionale ed internazionale.

Inoltre, Cleared ha dedicato ampio spazio ai reportage relativi agli impianti aziendali presso gli aeroporti, alle rubriche di carattere tecnico rivolte ai controllori del traffico aereo, agli approfondimenti sulle tematiche aziendali di interesse generale ed anche alle interviste ad esponenti del mondo aeronautico internazionale.

Sempre sul piano dell'editoria e comunicazione interna, il portale intranet ENAVigare ha rappresentato lo strumento per le funzioni aziendali che ne avessero manifestato la necessità per condividere con tutti i dipendenti le informazioni relative alle proprie attività. Sono quindi nati degli spazi nella intranet di ENAV totalmente dedicati alle funzioni Attività Internazionali, Academy e Qualità Aziendale, ed altri sono stati posti in maggior evidenza.

Al fine di promuovere ancor più l'immagine della società, è stato aggiornato l'archivio fotografico arricchendolo di immagini capaci di comunicare la realtà aziendale e sono stati inoltre realizzati filmati istituzionali dedicati alle attività *core business* risultati di grande supporto per la promozione di ENAV presso programmi televisivi di approfondimento e di informazione.

Per il quarto anno consecutivo, nel 2007 ENAV ha partecipato con un proprio stand alla fiera internazionale ATC Global, svoltasi a Maastricht dal 13 al 15 febbraio. Per la prima volta l'Azienda si è presentata nella sua dimensione di Gruppo, abbinando alla sua presenza anche quella di Techno Sky S.r.l.

A Maastricht la società ha presentato i traguardi raggiunti nei settori della formazione e della ricerca e sviluppo, esponendo i risultati di progetti come il Blue-

MED che sta acquisendo sempre più una fondamentale rilevanza continentale dove ENAV era (ed è) team-leader.

Nel febbraio del 2008 la fiera ATC Global si è svolta per la prima volta ad Amsterdam, ed anche lì ENAV è stata presente con un proprio stand, all'interno del quale è stato compreso anche lo spazio espositivo di Techno Sky.

Tra le altre manifestazioni, particolare rilievo hanno assunto l'Airport Day, organizzata con Assaeroporti ed ENAC, che il 4 aprile del 2007 ha visto coinvolti 17 aeroporti su tutto il territorio nazionale.

Sono inoltre proseguite le attività di informazione, continua e capillare, verso le Istituzioni sulle attività poste in essere dalla società.

In particolare, la società ha ricevuto significativi riconoscimenti dalle competenti Commissioni Parlamentari, innanzi alle quali la società è stata convocata in audizione per la elaborazione di indirizzi e risoluzioni, con apporto molto apprezzato in termini di chiarificazione ed approfondimenti.

Anche i ministeri competenti sono stati posti in condizione di poter operare il miglior monitoraggio possibile su tutti i principali temi aziendali. I riconoscimenti, ufficiali, ma anche operativi, delle massime autorità internazionali, quali Eurocontrol, hanno certamente contribuito a dare ad ENAV, anche in Italia, dignità istituzionale da tempo riconosciutale all'estero.

I numerosi accordi internazionali conclusi nell'anno dimostrano il credito di cui ormai ENAV gode a diversi livelli: accordi e protocolli d'intesa con istituzioni universitarie ed entità scientifiche nazionali, confermano l'attenzione con la quale il mondo delle tecnologie, dell'accademia e delle scienze guarda presta attenzione alla società, rinvenendo nella stessa strutture d'eccellenza del sistema Italia.

Anche l'Ufficio di rappresentanza a Bruxelles, istituito nel settembre 2006, ha proseguito le proprie attività relazionali per rafforzare l'immagine di ENAV presso le istituzioni europee, Eurocontrol, nonché nei confronti delle organizzazioni, associazioni ed industrie ivi rappresentate, a beneficio dell'Azienda che viene posta in condizione di affrontare tempestivamente e consapevolmente le iniziative che avranno un forte impatto sul settore del Trasporto Aereo.

L'assidua presenza presso le istituzioni dell'Unione Europea ha consentito di sviluppare apposite strategie aziendali, in ordine alle principali modifiche normative ed ai più rilevanti progetti internazionali, ivi compresa la prima lettura (che sta avendo luogo nel 2008) del secondo pacchetto di proposte legislative del cielo unico europeo, anche con riferimento a SESAR, progetto di fondamentale importanza per il futuro del traffico aereo internazionale.

Infine, l'Ufficio di Rappresentanza ha promosso attivamente i servizi offerti da ENAV e da Techno Sky su nuovi mercati, contribuendo così alla ricerca ed all'individuazione di potenziali business aggiuntivi finalizzati ad accrescere le capacità competitive della società nell'ambito del Cielo Unico Europeo.

II – L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA

1. La Sicurezza, la regolarità e la puntualità dei voli. L'attività operativa e la qualità del servizio

La sicurezza (cd. *Safety*), la regolarità e la puntualità del traffico aereo non s'identificano soltanto nel principale elemento dell'oggetto sociale della società, nel suo *core business*, ma costituiscono la missione e la stessa ragione di esistenza di ENAV.

È anzitutto per questo che - in riconoscimento dell'idoneità dell'organizzazione, delle professionalità e delle procedure di ENAV ad espletare la propria missione - appare particolarmente significativo il già citato conseguimento nel 2007, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza (ENAC), della Certificazione di Fornitore di servizi della navigazione aerea, e da parte dell'Ente di certificazione DNV (*Det Norske Veritas*), della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato Regolamento 2096/05)

Rivestono altresì particolare rilievo i risultati conseguiti con l'attività operativa nel 2007 per il mantenimento dei più elevati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi della navigazione aerea negli aeroporti e negli spazi aerei di competenza.

Gli indicatori di sicurezza proseguono nel trend positivo degli ultimi anni.

A tal proposito, peraltro, grazie ai rapporti di distensione e di cooperazione instaurati con l'ANSV ed agli effetti del protocollo d'intesa sottoscritto il 25/1/2005 la regolarità e la tempestività delle segnalazioni degli eventi significativi ha ricevuto nel 2007 gli apprezzamenti della stessa Agenzia di Sicurezza. Nel suo Rapporto informativo del 2007 l'ANSV ha infatti espressamente riconosciuto i positivi rapporti di collaborazione instaurati con ENAV ed i risultati soddisfacenti del sistema di segnalazione degli eventi; sistema che ha consentito all'agenzia di ricevere un numero crescente di segnalazione di eventi e di acquisire una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo, il tutto finalizzato a migliorare il sistema di prevenzione.

Sulla base degli elementi forniti dall'Azienda particolarmente positivo risulta l'andamento degli indicatori di qualità, a particolare conferma del ruolo di Azienda Istituzionale di ENAV, orientata alla creazione di valore pubblico nella sua specifica

attività: valore che coincide con il soddisfacimento dei vari stakeholder, tra cui le compagnie di navigazione ed i passeggeri.

Infatti, le dimensioni del valore pubblico che più qualificano il core business sono la capacità produttiva (misurata come adeguatezza del sistema produttivo della domanda di traffico) e la qualità del servizio (misurata con la puntualità e la continuità del servizio stesso).

Ebbene, i due indicatori hanno fatto rilevare valori di eccellenza.

La capacità espressa da ENAV ha consentito di gestire un totale di 1.681.645 voli con un incremento di 128.000 voli, pari ad un 8,21% rispetto al volato 2006.

L'indice di ritardo per il 2007 scende a 0,20 minuti per volo assistito rispetto a 0,28 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2006 (con un miglioramento del 28,6%). Il trend di riduzione del livello dei ritardi non solo si è confermato, ma si è addirittura accentuato raggiungendo l'eccellente valore di 12 secondi medi per volo controllato, riducendo di ben il 22% il pur ottimo livello del 2006 di circa 17 secondi.

Il risultato in questione è ancora più apprezzabile in quanto realizzato in un contesto europeo che registra una complessiva diminuzione della *performance* di regolarità dei voli direttamente attribuibile alla fornitura dei servizi della navigazione aerea, anche per il forte incremento dei voli assistiti dalle strutture operative.

ENAV si è così confermata tra i migliori *service providers* europei in senso assoluto per i risultati relativi alla "puntualità ATC", conseguendo nel 2007 addirittura il primato.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono stati non soltanto i risultati prodotti dagli ingenti investimenti in tecnologia, ma anche l'aumentato dominio dell'esercizio tecnico della stessa, grazie alla perfezionata integrazione con la controllata Techno Sky; integrazione che ha consentito ad ENAV il diretto presidio strategico di aspetti di primaria importanza per la qualità del servizio, quali l'attività di gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti. L'integrazione dei processi produttivi dei servizi di assistenza al volo con quelli di gestione e manutenzione degli impianti ha dunque inciso in modo rilevante sulle *performance* in termini di puntualità e di *business continuity*, sia per la rotta che per il terminale.

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, possono apprezzarsi più nel dettaglio i dati, i prospetti e le strategie di seguito rappresentati.

Traffico gestito e puntualità 2007

Il numero dei voli complessivamente assistiti in Italia nell'anno 2007, congiuntamente da ENAV S.p.A. e dall'Aeronautica militare, è di n. **1.681.645**, con un incremento, già indicato, del **8,21%** rispetto allo stesso dato dell'anno 2006. A tal proposito si conferma un costante aumento del numero dei voli assistiti per anno a partire dal 2003.

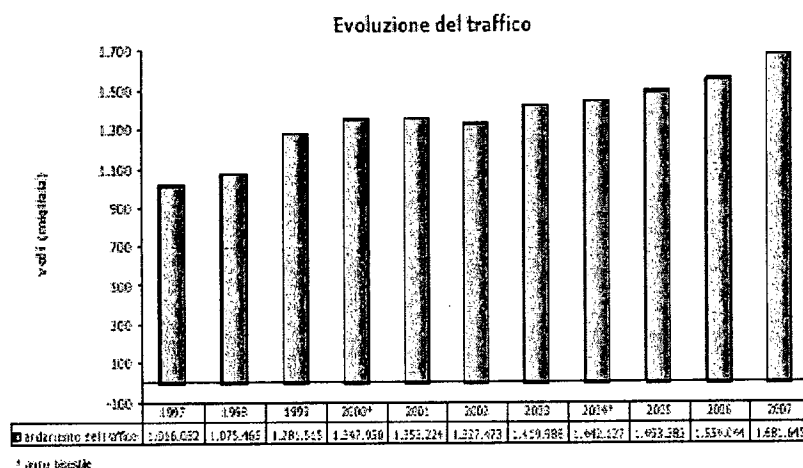


Figura 1

Per ottenere questo risultato sono stati rilevanti alcuni fattori quali:

- la percezione generalizzata di un miglioramento dei parametri di security per tutto il ciclo produttivo del trasporto aereo;
- l'aumento dei collegamenti tra Italia, Spagna e Gran Bretagna;
- l'impennata del numero dei voli effettuati dalle Compagnie Aeree low cost;
- la politica delle maggiori Compagnie Aeree volta alla ricerca della massima resa commerciale degli aerei a disposizione;
- l'incremento significativo del numero dei nuovi collegamenti, in particolare nel periodo della "winter season", che ha fatto registrare un incremento dell' **8,32%** rispetto allo stesso periodo dell'anno 2006, a fronte di un precedente e corrispondente incremento del 3,55% nel 2006 rispetto al 2005.

La capacità di soddisfare la domanda di traffico aereo, a seguito degli interventi predisposti, è risultata adeguata, ed anzi, ha consentito di poter assorbire anche alcune correnti di traffico originariamente pianificate sui Balcani, o comunque

fuori dello spazio aereo italiano (Eurocontrol, in riconoscimento dell'efficienza dei servizi della società, ha delegato ENAV, per la stagione estiva 2007, al controllo dei flussi di traffico che normalmente interessano l'Austria e i Balcani).

La forte intensificazione del trasporto aereo è stata sicuramente agevolata anche dalla crescente efficienza dei sistemi di gestione del traffico aereo, con contestuale invarianza, rispetto al 2006, delle tariffe di rotta e di terminale applicate in Italia.

La pubblicazione STATFOR ² di Eurocontrol (Short - Term Forecast di settembre 2006) aveva previsto, per l'anno 2007 in Italia, un incremento di traffico del 5,4%, rispetto al 2006, valore revisionato in corso d'anno e portato a +9,6% (pubblicazione di agosto 2007) ed infine consolidato a +8,6%, come da pubblicazione STATFOR di dicembre 2007.

Nella fig. 2 viene riportata, a partire dal 1997, la variazione percentuale del traffico aereo assistito ogni anno in Italia rispetto all'anno precedente.

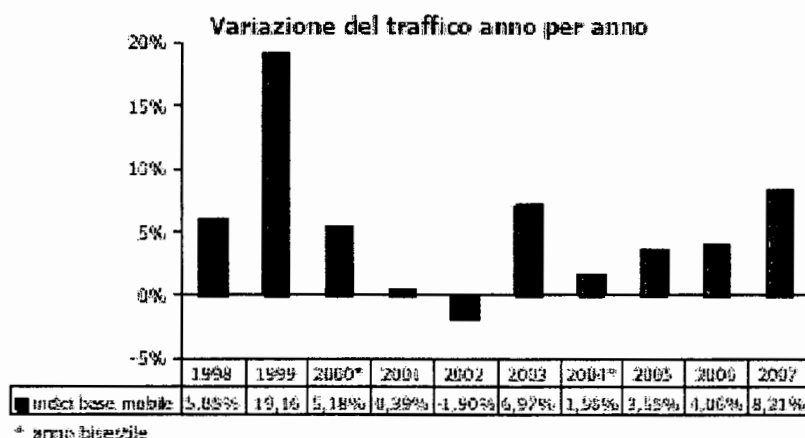


Figura 2

² STATFOR : Documento di previsione statistica della domanda di traffico elaborato da Eurocontrol.

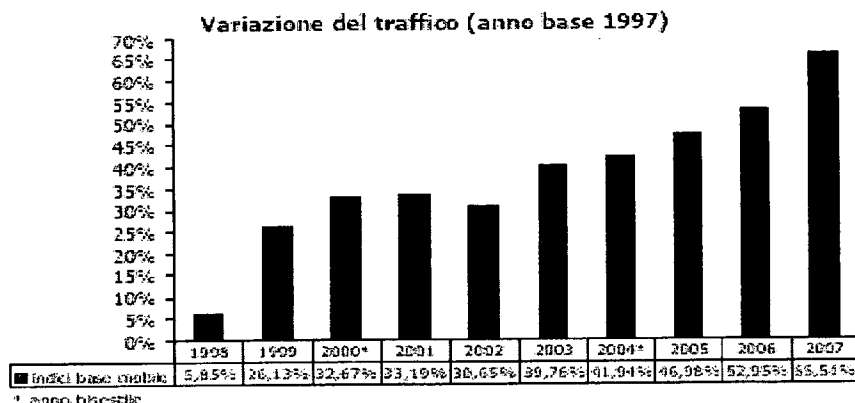


Figura 3

Nella fig. 3 viene rappresentata la variazione di traffico rispetto all'anno base 1997. È evidente l'andamento crescente del traffico assistito dal sistema Italia nel corso del decennio, fino ad arrivare ad un incremento complessivo decennale che supera il **65,00%** nel 2007.

Il picco massimo di traffico giornaliero si è avuto sabato 4 agosto 2007, con n. **6.010** voli ed un incremento del **10%** rispetto al picco registrato venerdì 21 luglio 2006, pari invece a n. **5.487** movimenti.

Performance ottenuta per l'anno 2007

In relazione al totale dei voli assistiti per il 2007, pari a n. **1.681.645**, "non" ha subito ritardi ATFCM³ ben il **95,24%** degli stessi. Del residuo **4,76%**, pari a n. **80.054** voli, unicamente l'**1,04%** del totale dei voli assistiti, cioè n. **17.459**, sono stati ritardati per cause ATC attribuibili ad ENAV.

Di seguito una rappresentazione grafica del volato, dei voli ritardati e, in relazione a questi ultimi, i voli ritardati per cause imputabili ad ENAV nell'anno 2007:

³ Air Traffic Flow and Capacity Management – Gestione della Capacità e del flusso del traffico aereo: Servizio ATM istituito per contribuire ad un sicuro, ordinato e spedito flusso del traffico aereo, assicurando che la capacità ATC sia utilizzata al massimo.

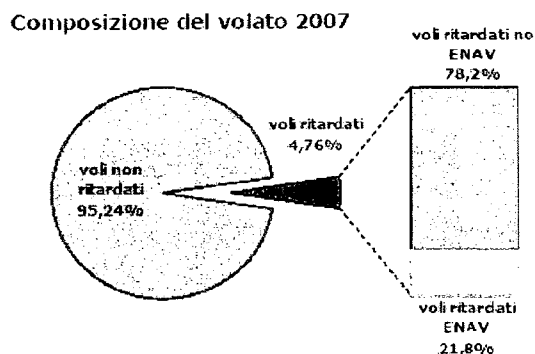


Figura 4

Indice di puntualità

Per ritardo ATC ENAV, si considera quello ascrivibile ai servizi forniti direttamente e complessivamente da ENAV che risulta composto da un totale di **344.332 min** con una media del ritardo per "volo assistito" pari a **0,20 min** (12 sec)⁴.

Negli ultimi cinque anni tale indice si è ridotto del **50%** circa, realizzando un'ottima performance nel 2007 con un miglioramento del **28,6%** rispetto allo stesso dato del 2006.

I voli ritardati da ENAV nell'anno 2007 sono stati complessivamente n. **17.459**, con una conseguente media per volo ritardato di **19,7 min** (19 min e 42 sec)⁵.

⁴ Indice di puntualità = Ritardo totale/num. Voli assistiti.

I valori riassuntivi e gli indicatori di puntualità per gli anni 2006 e 2007 sono riportati nella seguente tabella:

	2006	2007	Δ %
Totale volato IFR	1.554.044	1.681.645	+8,21%
Minuti totale ritardo ATC ENAV	442.794	334.332	-22,24%
Media ritardo ATC ENAV x volo assistito (min)	0,28 (16,8 sec)	0,20 (12 sec)	-28,14%
Numero voli ritardati ATC ENAV	22.549	17.459	-22,57%
Media ritardo ATC ENAV x volo ritardato (min)	19,6 (19 min 36 sec)	19,7 (19 min 42 sec)	0,51%

Nelle figure 8a e 8b sono riportate le variazioni percentuali dei valori del ritardo ATC ENAV complessivo, rispetto ai dati dell'anno precedente, considerando come base i relativi valori del 2003.

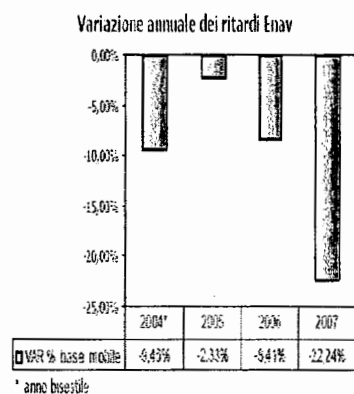


Figura 8

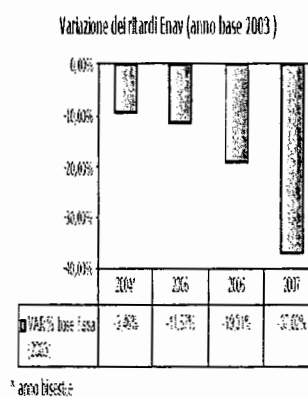


Figura 8b

Si nota una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle performance nell'anno 2007, nel corso del quale sono stati raggiunti i migliori risultati in assoluto.

L'Indice di puntualità nel primo semestre del 2008.

Anche nel primo semestre del 2008 è continuato il trend di riduzione dei ritardi per l'attività di fornitura dei servizi della navigazione aerea da parte del *service provider* italiano.

Il miglioramento della performance operativa emerge chiaramente dal recente rapporto di Eurocontrol del luglio 2008 sulla gestione dei flussi di traffico aereo in Europa nel primo semestre del 2008 (*"Air Traffic Flow & Capacity Management – CFMU ATFCM Monthly Summary – July 2008"*).

Il rapporto analizza i dati relativi ai ritardi causati dal controllo del traffico aereo ed alla performance dei centri di controllo dei 38 Stati membri di Eurocontrol.

Dal rapporto emerge che ENAV risulta essere tra i *provider* più efficienti d'Europa sia nel dato semestrale (gen/giu 2008) ottenuto confrontando i principali centri di controllo della rotta, sia nel dato di luglio 2008 relativo a tutto il traffico aereo gestito dai paesi dell'Unione Europea.

Dalla figura che segue, riportata nel citato rapporto, si evince in particolare la performance dei dodici paesi europei con la maggior percentuale di ritardo (Grecia: 12,9%; Germania: 12,2%; Austria: 9,4%; Gran Bretagna: 9,3%; Spagna: 7%; Francia: 6,5%. Croazia, Turchia, Svizzera, Olanda e Irlanda si attestano sotto il 6%).

