

Nella figura, il dato del *service provider* italiano – a differenza dei dati relativi ai principali *competitors* europei – non viene specificamente riportato (è tra gli "Others": 12,9%), in quanto rappresentativo di percentuali irrilevanti, con nessuna incidenza negativa sul traffico aereo nazionale e continentale.

Il lusinghiero risultato è il frutto di diversi fattori, tra cui la realizzazione negli ultimi anni di investimenti che consentono ad ENAV di disporre di una tecnologia tra le migliori al mondo; di misure di efficientamento connesse al progressivo adeguamento degli organici rispetto alle necessità operative, al miglior addestramento del personale e ad una più efficace gestione dei flussi di traffico; all'incremento del coefficiente di continuità operativa conseguente all'operatività di Techno Sky S.r.l. e dovuto alla maggiore capacità, da parte di ENAV, di controllo sull'intero ciclo manutentivo dei sistemi e degli impianti.

PREVISIONI DI TRAFFICO E PIANIFICAZIONI OPERATIVE 2008-2011

Sulla base del trend attuale di incremento del traffico aereo nel 2020 l'ATM europeo dovrà soddisfare una domanda di traffico che è previsto essere circa il doppio dell'attuale, pertanto si dovranno realizzare le condizioni di incremento proporzionale della capacità, incrementando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

Gli obiettivi posti a livello europeo nel medio termine (2008 – 2011) sono:

- incremento della capacità di rotta del 33-38%,
- incremento della capacità di pista del 20%,
- risparmio di almeno 800 KTon di carburante l'anno,
- riduzione delle emissioni CO₂ di 120 – 150 KTon / anno dovuta al miglioramento dell'efficienza dei voli,
- riduzione dei costi di 0,7 – 1,1 Miliardi di euro /anno grazie ad una maggiore integrazione della rete ATM.

Ciò comporta cambiamenti significativi dal punto di vista culturale e operativo per sincronizzare tutte le azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi succitati.

L'Area Operativa di ENAV ha pianificato a breve e medio termine (piano di sviluppo operativo 2008-2011) le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2008-2011 e poi a seguire per intercettare gli obiettivi succitati.

La pianificazione indicata si riferisce, oltre che alle esigenze nazionali, ad una più ampia visione delle problematiche dell'ATM internazionale e costituisce uno strumento in grado di indicare le strategie di sviluppo e le modalità per ottenere una crescita integrata e sinergica di tutti i settori componenti l'operatività relativamente a programmi e progetti di infrastruttura tecnologica di interesse dell'Area operativa, fornendo un quadro chiaro di come e dove sono concentrati gli sforzi di miglioramento operativo che consentiranno incremento di Safety, Capacità, Riduzione dei costi nel rispetto dell'Ambiente.

In particolare sono stati individuati gli interventi mirati a:

- ottimizzare la fornitura dei servizi operativi ,
- migliorare la produttività e l'efficienza operative,
- cogliere e realizzare i requisiti dell'ENAC,
- mantenere e migliorare l'infrastruttura tecnologica per assicurare la "business continuity".

I programmi di implementazione proposti vengono inquadrati nei riferimenti normativi nazionali ed internazionali in termini di standard operativi e tecnici come definito dalle organizzazioni internazionali di riferimento del settore ATM (ICAO ed EUROCONTROL) e soprattutto rappresentano nel loro insieme, da un lato, il perseguimento di una policy di evoluzione tecnologica necessaria ad introdurre livelli di automazione sempre più spinti e sempre più sicuri e, dall'altro, la convergenza delle piattaforme software correnti verso quanto rappresentato dalla futura piattaforma ATM prevista da SESAR, anticipandone anche i tempi (Progetto congiunto DSNA-ENAV denominato "4 Flight").

Le necessità di crescita della capacità del sistema ATM sono definite nel breve/medio termine (2008-2011) come indispensabili per lo sviluppo di una serie di misure atte a **recuperare e dispiegare** nuova capacità con interventi procedurali, sistemistici e tecnologici.

Obiettivi e Priorità di intervento

Nel definire gli obiettivi, le linee di azione e gli interventi l'Ente ha seguito un approccio come di seguito indicato :

- partire da obiettivi strategici saldamente ancorati ai "business needs";
- definire quindi linee d'azione che identifichino in modo chiaro, nonché ordinato logicamente e cronologicamente i singoli passi, ciascuno costituente un miglioramento operativo;

- solo in seguito, identificare gli interventi sui sistemi tecnologici, il cui ammodernamento non è considerato un fine in sé, ma un mero fattore che rende possibile ("**enabler**") il conseguimento di uno o più miglioramenti operativi.

Obiettivi Strategici Principali

I principali obiettivi strategici di performances che l'Ente si pone per il medio termine, congruenti con quelli definiti nel documento Eurocontrol "ATM 2000 + Strategy" ⁶ ed in ordine di priorità risultano quindi:

- 1) **Safety**: migliorare i livelli di safety assicurando che il numero di eventi negativi provocati direttamente o indirettamente dall'ATM o di incidents non aumenti e, quando possibile, diminuisca;
- 2) **Security**: determinare meccanismi e procedure efficaci al fine di migliorare la risposta dell'ATM contro eventuali minacce ed eventi che inficiano la sicurezza dei voli (aerei e passeggeri) o il sistema ATM stesso;
- 3) **Cost-effectiveness**: ridurre l'impatto diretto ed indiretto dell'ATM sui costi per unità di operazioni;
- 4) **Capacity**: fornire capacità sufficiente ad accogliere la domanda di tutti gli utenti in maniera efficace ed efficiente in qualsiasi momento e durante i periodi caratterizzati da maggior carico di lavoro, senza imporre, in circostanze normali, nessuna penalizzazione rilevante di tipo operativo, economico ed ambientale.
- 5) **National security and defense requirements**: aumentare l'efficacia dell'attuale coordinamento e cooperazione tra civili e militari, e sviluppare nuovi meccanismi, criteri e strutture che ne consentano un miglioramento.
- 6) **Environment**: in collaborazione con l'ICAO e i suoi stati membri ottenere miglioramenti in ambito ATM ed accelerare l'implementazione dei concetti, procedure e sistemi CNS che contribuiscono a diminuire l'impatto ambientale dell'aviazione;
- 7) **Human involvement and commitment**: assicurare il coinvolgimento e l'impegno delle persone in supporto dei cambiamenti relativi all'ATM in modo che lo staff tecnico, operativo e di supporto possa operare in maniera efficace, efficiente e sicura in base alle proprie abilità, raccogliendo sfide e soddisfazioni lavorative;
- 8) **Uniformity**: assicurare che le operazioni ATM soddisfino la programmazione ICAO CNS/ATM ed i requisiti di interoperabilità globale, e

⁶ ATM2000+ Strategy: Documento Eurocontrol in cui sono tracciate le linee di sviluppo strategiche dell'ATM per gli anni 2000.

forniscano un servizio di tipo “seamless” agli attori in qualsiasi momento e in tutta Europa;

9) **Quality:** sviluppare una piattaforma comune che contribuisca alla realizzazione di un continuo miglioramento attraverso un approccio strutturato verso l'eccellenza del servizio fornito.

Sulla base degli obiettivi identificati, sono state definite le seguenti **linee di azione** entro cui vanno sviluppati gli interventi specifici che determineranno gli scenari di cambiamento:

- Incremento della sicurezza (Safety & Security);
- Organizzazione e Gestione dello spazio aereo;
- Sistemi di Controllo del traffico aereo in rotta ed area terminale;
- Integrazione ed ammodernamento dei sistemi aeroportuali;
- Gestione informazioni aeronautiche (AIS, MET. AIM).

Gli obiettivi strategici definiti impongono un nuovo approccio dei servizi ATM in modo da trasformare gli attuali processi ATM, poco correlati, in “**processi cooperativi**” basati sulla **gestione della traiettoria del volo nel suo ambiente normativo, informativo, meteorologico e di evoluzione (Trajectory Management)**.

Le opportunità di implementazione scaturiscono dall'analisi e dal superamento delle criticità in un mix di interventi di miglioramento operativo (Operational Improvements) e tecnologico (Technological Improvements) che agiscono sui principali elementi del dominio dell'ATM di seguito riportati.

Organizzazione dello spazio aereo

Questo processo viene realizzato determinando i seguenti Operational Improvements per consentire una massimizzazione della risorsa spazio aereo con crescita di capacità in sicurezza:

Semplificazione dell'organizzazione dello spazio aereo

Gestione dello spazio aereo e coordinamento civile/militare

Ottimizzazione dello spazio aereo terminale

Ottimizzazione della rete delle rotte in ambito europeo

Ottimizzazione della progettazione dei settori ATC

SISTEMI CNS (Communication, Navigation, Surveillance)

I sistemi CNS e le infrastrutture a loro supporto hanno il compito di supportare e rendere possibile lo svolgimento delle operazioni in ambito ATM. La necessità e l'opportunità di ottenere miglioramenti in ambito ATM e l'evoluzione delle soluzioni tecnologiche disponibili guidano il processo di sviluppo dei sistemi CNS, grazie ai quali i suddetti miglioramenti vengono realizzati. Infatti, l'integrazione tra il loro sviluppo e quello ATM garantisce che il supporto CNS richiesto dall'ATM sia disponibile e che l'ATM benefici delle accresciute prestazioni e funzionalità CNS per poterle tradurre in performance di:

- Sicurezza (Safety & Security),
- Capacità,
- Costo/efficacia,
- Rispetto dell'ambiente.

2 - La sicurezza degli impianti

Al fine di strutturarsi adeguatamente per conseguire gli obiettivi fondamentali di sicurezza degli impianti, ENAV ha provveduto a riorganizzare ed a potenziare la competente funzione Organo Centrale di Sicurezza e Security aziendale.

Diverse ed articolate sono risultate le attività, orientate sia a consolidare la protezione delle infrastrutture fisiche, logiche e delle telecomunicazioni, sia a valorizzare la presenza e la partecipazione di ENAV nei consessi decisionali nazionali ed internazionali.

Sotto il primo profilo, ENAV ha prodotto un intenso sforzo volto a completare i programmi avviati nei precedenti esercizi, in materia di protezione infrastrutturale, ponendo in essere un sistema organico di telecontrollo dei siti sensibili attraverso un sistema interconnesso in rete a protezione di siti presidiati e non presidiati.

Attraverso tale sistema, in particolare, la società ha raggiunto anche un risultato di economia di gestione, sotto il profilo della spesa corrente, consentendo la riduzione delle postazioni presidiate da guardie giurate ed economie di scala.

A tal proposito, nel corso del 2007, sono stati predisposti gli atti di gara europea relativi ad un appalto di durata triennale per i servizi di vigilanza armata che, nonostante il sensibile incremento strutturale delle tariffe praticate dagli Istituti, ha permesso un'economia, rispetto agli esercizi precedenti, pari a circa 930.000 €.

Di significativo rilievo – a sottolineare lo sforzo prodotto nell'affermazione del valore pubblico di ENAV – l'iniziativa rivolta a collegare i sistemi di protezione fisica alle sale operative delle forze di polizia presenti sul territorio, in particolare per quanto attiene agli impianti aeroportuali, consentendo alle Autorità provinciali di Pubblica Sicurezza la misura in tempo reale degli standard di security della componente di assistenza al volo del sistema aeronautico nazionale e la possibilità di immediato intervento nell'ipotesi di verifica di eventi pregiudizievoli.

Contestualmente, a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministro dell'Interno 9 aprile 2008, attuativo del Decreto Legge 27 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale e convertito, con modificazioni, dalla L. 155/2005, ENAV ha visto riconosciuto il proprio ruolo di "infrastruttura critica informatizzata di interesse nazionale", consentendo la predisposizione di una convenzione con il Dipartimento della pubblica sicurezza, Servizio Polizia delle comunicazioni, per un interscambio informativo e l'adozione di speciali misure di prevenzione e d'intervento in ipotesi di atti di interferenza illecita

in pregiudizio dei sistemi informatici e delle telecomunicazioni dell'assistenza al volo.

Sul versante della sicurezza informatica e delle telecomunicazioni, ENAV ha dettato i requisiti vincolanti per la convergenza con le prescrizioni delle norme nazionali ed internazionali di standardizzazione di sicurezza ISO 27001 della rete E-Net, e per le applicazioni evolutive di automazione torri e per gli imminenti sviluppi della trasmissione informatica dei piani di volo e delle informazioni meteorologiche.

È in corso di completamento la Sala Operativa Centrale per la gestione degli eventi critici che attengono alla sicurezza fisica e la cui prossima entrata in esercizio consentirà la gestione in tempo reale dei flussi informativi e delle emergenze e le comunicazioni su linee protette con i principali Centri Decisionali della Sicurezza Nazionale e con la tempestiva informazione, anche in caso di caduta dei sistemi di telecomunicazione ordinaria, con i principali centri del controllo del traffico aereo e con i vertici aziendali.

Significativo lo sforzo, inoltre, profuso per la redazione dei capitolati di gara per l'attuazione di un sistema integrato di sicurezza, approvata dal Consiglio d'Amministrazione di ENAV: gara che seguirà il regime dell'art. 17 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dalla L. 124/2007, su specifica indicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'interno, ad ulteriore dimostrazione della rilevanza strategica delle infrastrutture aziendali per le stesse finalità di sicurezza nazionale.

Proprio sul versante della promozione della sicurezza sono significative due ulteriori iniziative.

Consolidando le azioni di formazione, l'azienda ha anzitutto programmato di sviluppare ancor più l'autentica cultura della *security*, prevedendo, già a partire dai corsi di formazione basici per il personale deputato al controllo del traffico aereo, periodi di istruzione in aula con docenti interni opportunamente qualificati e corsi di formazione specialistici per il personale in linea operativa preposto alla gestione delle emergenze in ipotesi di atti di interferenza illecita.

Inoltre, la società ha individuato a livello territoriale soggetti responsabili, opportunamente formati, che supportano le attività di sicurezza e concorrono alla gestione delle eventuali emergenze, in raccordo con la competente funzione centrale e gli organi territoriali delle forze di polizia.

Sono state anche poste in essere iniziative per la creazione di corsi *ad hoc* per la gestione delle emergenze di *security*, rivolti in particolare al personale di linea operativa.

Sotto il profilo delle iniziative di ricerca e sviluppo, nel corso del 2007 ENAV ha partecipato ad un bando di finanziamento europeo con un'associazione di Enti della Ricerca Scientifica (Consorzio AMRA delle Università di Napoli "Federico II" e Parthenope; nonché rappresentanze dell'Industria e della ricerca) risultando aggiudicataria di un contributo che ha consentito di definire uno standard specifico in materia di recinzioni radiotrasparenti da impiegare su installazioni sensibili ed intolleranti a masse ferrose, con l'utilizzo di materiali innovativi resistenti alle esplosioni.

La capacità internazionale di ENAV in materia di *security* si è espressa anche nel settore delle relazioni internazionali, tant'è che EUROCONTROL ha istituito due organismi a carattere stabile, il *Security Team* e la *Contingency Task Force* per l'individuazione di *standard* accettati e di *best practices* in materia di protezione delle infrastrutture critiche dell'assistenza al volo e per l'adozione di metodologie comuni per la valutazione del rischio e la disseminazione delle informazioni in caso di eventi critici. Sono stati inoltre pubblicati, nei rispettivi ambiti, due manuali corredati con le linee guida di settore.

A livello nazionale ENAV conferma la sua partecipazione ai principali tavoli di programmazione e alta consulenza politico-istituzionale in materia di *security*, come membro di organismi istituiti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri (Nucleo Politico-Militare presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri; comitato interministeriale per la sicurezza dell'aviazione civile e degli aeroporti CISA; comitato interministeriale tecnico per la difesa civile).

Particolarmente intensa è la cooperazione con la Protezione Civile Nazionale e con le Forze Armate, in particolare con l'Arma dei Carabinieri, per la valorizzazione del rapporto di difesa territoriale e per la prevenzione contro atti di interferenza illecita nei confronti dell'Aviazione Civile; nonché con l'Aeronautica militare, in particolare per quanto attiene alla programmazione della sicurezza degli spazi aerei e la gestione delle emergenze in ipotesi di eventi di dirottamento.

3. La Sicurezza del lavoro

Come già rilevato nella precedente Relazione, all'amministratore delegato sono stati attribuiti tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione. In considerazione di ciò all'A.D. spettano i poteri, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Tenuto conto dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, l'A.D. ha ritenuto opportuno conferire deleghe relative a tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs. 626/94, e successive modifiche ed integrazioni, ai responsabili delle unità produttive, individuate sulla base dei provvedimenti organizzativi.

Poiché tra gli obiettivi societari vi è anche quello di assicurare omogeneità di gestione tra le diverse articolazioni organizzative nonché tra ENAV e le partecipate, si è cercato di conformare le varie unità produttive, tenuto conto delle peculiarità delle relative gestioni.

Nel corso del 2007 sono stati completati gli adempimenti previsti dal citato d.lgs. 626/94.

Le funzioni Sicurezza del Lavoro e Servizio di Prevenzione e Protezione hanno altresì predisposto il Manuale di gestione ed analisi dati per il *software* SICLAV, già distribuito ed utilizzato dal personale delle citate funzioni anche a livello decentrato e ulteriormente sviluppato rispetto alla precedente versione.

Tale Manuale è uno strumento fondamentale per tutti gli utenti del *software*, il cui accesso è regolato in funzione della competenza territoriale e delle peculiarità dell'incarico rivestito in materia di sicurezza del lavoro; ciò anche allo scopo di assicurare la validazione e la protezione dei dati, il cui inserimento deve essere tracciabile.

Le medesime risorse professionali hanno inoltre elaborato il Manuale sugli elementi di rischio per esposizione ai campi elettromagnetici ed il Manuale sul radon (radiazioni ionizzanti), che costituiscono approfondimenti di tematiche connesse al presidio della sicurezza del lavoro in ENAV.

Allo scopo di rendere l'attività di Techno Sky compatibile con quella di ENAV, sono state rese disponibili le linee guida del sistema di gestione della sicurezza del lavoro della società, compreso un *format* del documento di cui all'art. 4 comma 2 d.lgs. 626/94; ciò anche in considerazione dell'attività tuttora svolta dai dipendenti

di Techno Sky nelle strutture di ENAV, cui i vari documenti ex art. 4 citato si riferiscono.

Particolare attenzione ed impegno la società assicura costantemente all'implementazione in Azienda di quanto necessario per il rispetto del Testo Unico della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, approvato con il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI ED I PROGRAMMI DI RICERCA

Negli ultimi anni le attività internazionali di ENAV hanno subito una decisa accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia il posizionamento che le compete nel sistema del controllo del traffico aereo europeo.

Oggi più che mai, infatti, è sentita fortemente l'esigenza di partecipare a consessi internazionali in modo coordinato e continuativo.

Il 2007 è stato un anno caratterizzato da significativi riconoscimenti per ENAV per il ruolo di primissimo piano e di *leadership* che, a differenza del passato, va sempre più assumendo tra i *service providers* europei.

Particolarmente significativi del ruolo oggi svolto da ENAV in ambito internazionale sono l'affidamento ad ENAV, da parte di Eurocontrol, dei flussi di traffico aereo (che normalmente attraversano l'Austria ed i Balcani) diretti dall'area parigina verso Grecia, Turchia, Medio oriente e viceversa ed i ripetuti riconoscimenti pervenuti dalle associazioni internazionali dei vettori (IATA, IACA ed IBAR) per le politiche di contenimento tariffario e di incremento di efficienza realizzate negli ultimi anni.

A ciò si aggiungono l'aggiudicazione ad ENAV dell'importante gara indetta da Eurocontrol per la realizzazione delle nuove procedure di volo per gli avvicinamenti agli aeroporti, la nomina del Responsabile dell'Area Operativa di ENAV quale *Chairman dell'Operations Coordination Group* (organo consultivo di Eurocontrol che coordina l'attività operativa dei *service providers*) e la scelta di Eurocontrol di utilizzare l'Academy di Forlì quale centro di formazione d'eccellenza presso cui effettuare meeting formativi per i controllori di volo.

Si riportano di seguito in sintesi le attività ed i risultati conseguiti nel 2007 e nel primo semestre 2008.

Operations Coordination Group

Il responsabile dell'Area Operativa di ENAV è il nuovo *chairman* dell'Operations Coordination Group (OCG).

Organo consultivo della direzione generale dell'agenzia di Bruxelles, l'OCG è composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei, nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore.

Il Gruppo ha l'obiettivo di assicurare il coordinamento efficace delle attività operative per la sicurezza della navigazione aerea con lo scopo preciso di abbattere maggiormente i ritardi e di gestire in tutta sicurezza il notevole incremento del traffico aereo previsto in Europa per i prossimi anni.

Partecipazione Esperti ENAV a consessi internazionali

Circa 80 esperti ENAV partecipano attivamente ed in modo coordinato ai maggiori tavoli internazionali.

Pianificazione internazionale: processo ECIP/LCIP

Il documento di pianificazione Local Convergence and Implementation Plan (LCIP) Italia, edito annualmente, rappresenta il piano nazionale di armonizzazione di medio termine in materia ATM/CNS e riflette la partecipazione italiana al Programma EATMP (European Air Traffic Management Programme) di Eurocontrol.

Il documento LCIP contiene, riassunti, gli interventi attuati o pianificati per il raggiungimento degli obiettivi di implementazione concordati in ambito Eurocontrol secondo un processo di pianificazione annuale su scala europea.

ENAV effettua, per la parte di responsabilità del *air navigation service provider*, un monitoraggio continuo sullo stato di esecuzione delle attività pianificate a livello locale in rapporto allo sviluppo definito in ambito europeo.

Monitoraggio e partecipazione al processo di consultazione sui Mandati della Commissione Europea relativi alle Regole Implementative in ambito ATM

A seguito della pubblicazione dei regolamenti comunitari Single European Sky, la Commissione Europea ha definito un programma per implementare le diverse regole tecniche di dettaglio (*Implementing Rules*) che hanno valore di legge per gli ordinamenti nazionali al quale Enav partecipa attivamente.

Attività Functional Airspace Blocks (FAB) ed il Progetto BLUE-MED

In risposta al richiamo della Commissione Ue ad affrettare i tempi per la costituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo transnazionali (FAB), ENAV continua ad esplorare le possibili alleanze con i provider confinanti attraverso degli studi di fattibilità recentemente avviati.

Tra le iniziative, si ricorda anzitutto **BLUE-MED**, un progetto internazionale di cui ENAV è capogruppo, che ha lo scopo di verificare la realizzabilità di un FAB nell'area del Mediterraneo.

Stati membri del progetto sono l'Italia, la Grecia, Cipro e Malta; la Tunisia e l'Egitto sono partners associati e la Repubblica di Giordania e l'Albania partecipano in qualità di osservatori.

Per la realizzazione del progetto è stato erogato da parte della Commissione Europea l'importo di un milione di euro, pari al 46,23% del budget relativo allo Studio di Fattibilità, del quale è stato redatto il report finale a maggio 2008.

Si tratta di un progetto che consentirà di migliorare in efficienza ed in sicurezza i sistemi di controllo del traffico aereo nell'area del Mediterraneo.

In tale progetto finanziato dalla Commissione Europea, ENAV, in stretto coordinamento con il ministero dei trasporti, ENAC ed Aeronautica militare, ha intensificato le proprie attività di impulso, sviluppo e coordinamento, al fine di realizzare il "Blocco Funzionale" del Mediterraneo Orientale e di fungere da vero e proprio "Integratore cantonale".

A fine giugno 2008, i risultati della prima fase del progetto BLUE MED sono stati presentati a Malta, dove si è tenuto lo Stakeholder Forum, patrocinato dalla Commissione europea ed ospitato da MATS, con la partecipazione di circa ottanta rappresentanti provenienti da vari fornitori di servizi di assistenza alla navigazione aerea, autorità nazionali dell'aviazione civile, compagnie aeree, Iata, forze armate, associazioni sindacali e professionali.

L'evento ha visto anche la partecipazione di diversi rappresentanti di altri Stati (come Albania, Bulgaria, Turchia, Giordania) ed organizzazioni non attualmente aderenti al progetto Blue Med, ma che da tempo hanno dimostrato un certo interesse a cooperare o ad aderire all'iniziativa italiana lanciata alla fine del 2006.

BLUE MED rappresenta il prototipo dei progetti internazionali che vedono ENAV – a differenza del passato – svolgere un ruolo non soltanto primario, ma anche trainante e rappresenta una prima risposta, concreta ed immediata, al pacchetto legislativo "Cielo unico europeo II", presentato dal Commissario ai Trasporti il 25 giugno 2008.

Cross Border Coordination Working Group

Grazie ad un apposito gruppo di coordinamento transnazionale, Italia, Francia e Svizzera (rappresentate anche dai rispettivi fornitori di servizio ATM) stanno analizzando il sistema delle deleghe ATS tra i centri radar confinanti, al fine di rendere più efficienti i coordinamenti tra gli Stati coinvolti.

SESAR

ENAV è stato parte integrante del Consorzio Europeo Single European Sky ATM Research (SESAR), istituito per definire il piano d'implementazione del sistema ATM di nuova generazione (già istituito dal punto di vista normativo dai regolamenti comunitari sul Cielo Unico Europeo).

In ordine a tale importante programma ENAV sta rivestendo un ruolo progettuale nella definizione del nuovo sistema attraverso il progetto "Coflight" già in corso insieme con il *service provider* francese.

Con l'istituzione nel febbraio 2007, con regolamento europeo, della società europea "**Joint Undertaking SESAR**" ("**S-JU**"), si rende oggi necessario analizzare gli impatti della partecipazione nella S-JU e quindi nella *governance* dello sviluppo di SESAR e valutare, in particolare, in quali concreti termini (e con quali necessarie contribuzioni economiche) questa possa effettivamente garantire alla società e al sistema Italia le condizioni per avere un ruolo centrale nel futuro sistema ATM (*air traffic management*) europeo, e di essere in grado di salvaguardare e di valorizzare, in chiave continentale, gli importanti programmi di investimento che la Società ha già definito per il potenziamento dei propri servizi.

Nel frattempo, ENAV sta attivamente cooperando con gli altri *service providers* europei per la realizzazione di un adeguato livello di coordinamento generale, al fine di procedere alla partecipazione congiunta e condivisa al programma SESAR.

A conferma del ruolo primario assunto da ENAV nei confronti degli altri *competitors* e dell'industria di settore, sono intervenuti gli esiti dell'esame, da parte della Commissione Europea, delle domande di partecipazione alla *Joint Undertaking* SESAR dei *service providers* e delle principali imprese europee. La proposta presentata da ENAV per la realizzazione del futuro sistema europeo è stata, infatti, valutata tra le migliori in assoluto e definita "*eccellente, completa e dettagliata*". In considerazione di ciò, ENAV - definita "*una candidata eccellente, dotata di significative potenzialità per il Programma*" - è stata pubblicamente

invitata dalle autorità europee a far parte del "core group" iniziale del programma SESAR.

Il programma SESAR costituirà anche il pilastro tecnologico del pacchetto normativo "Cielo unico europeo II" in quanto finalizzato a consentire la gestione futura del traffico aereo (che si prevede almeno raddoppiato entro il 2020) in modo sicuro, sostenibile e a costi inferiori.

R&S ATM. La cooperazione tecnologica con DSNA Coflight

Dopo quasi cinque anni, la Project Definition del progetto Coflight è arrivata al termine. Partito nel marzo del 2003, Coflight oggi è considerato, dall'intera community ATC, la prima vera pietra miliare verso il Single European Sky, venendo indicato anche dal progetto SESAR tra i programmi determinanti per la baseline 2013 in Europa, per benefici resi.

Coflight è il sistema di Flight Data Processing (FDP) di nuova generazione realizzato in partenariato tra ENAV (38%), la francese DSNA (54%) e la svizzera Skyguide (10%) e sviluppato da Thales/Selex-SI. Al successo del programma ha contribuito l'apprezzato lavoro del team di ENAV, in parte con base a Tolosa.

4-flight

In occasione della Fiera internazionale dell'ATM, tenutasi ad Amsterdam dal 11 al 13 febbraio 2008, il Direttore Generale di ENAV ed il suo omologo della DSNA francese, hanno firmato l'accordo bilaterale per la gestione dell'iniziativa volta allo sviluppo congiunto del nuovo sistema ATM.

Il progetto il cui nome 4-FLIGHT, è stato scelto sulla base di un concorso svoltosi nelle due società, dopo una fase di studio di fattibilità e la realizzazione del Business Plan si pone come primo obiettivo il rilascio di una prima versione basata sul nuovo sistema di FDP Coflight, perfettamente allineato con i requisiti di SESAR da mettere in operazioni entro gennaio 2014.

CRISTAL MED

Il Centro Simulazione e Sperimentazione dell'ENAV ha completato la Fase 1 del progetto CRISTAL MED per l'implementazione dell'ADS-B nel Mediterraneo.

Si tratta di un sistema di sorveglianza basato sul concetto di ricezione dei dati di posizione direttamente dagli aeromobili, consente di garantire una maggiore sicurezza nelle zone non coperte dal servizio radar.

ENAV ha installato a tal fine, presso l'aeroporto di Fiumicino, una *ground station* che rilascia continuamente i dati utilizzati per la validazione del sistema.

Progetto FASTI

FASTI è un progetto che prevede un'attività di simulazione real time per la validazione di strumenti di supporto alle decisioni in campo ATM. La gara indetta da Eurocontrol per lo sviluppo del progetto è stata aggiudicata da ENAV, SICTA, SKYGUIDE e DEEP BLUE. Tutte le attività saranno svolte presso le infrastrutture del Centro Simulazione e Sperimentazione di ENAV.

Cooperazione ENAV - IRAQ

ENAV partecipa al Consorzio Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ con lo scopo di cooperare alla redazione del piano nazionale trasporti dell'IRAQ nell'ambito della missione umanitaria di ricostruzione delle infrastrutture di quel Paese.