

**ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(ENAV Spa)**

ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PROFILO DI ENAV S.P.A. E DEL GRUPPO

ENAV è una società per azioni con socio unico partecipata al 100% dallo Stato. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è anche il Ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile. ENAV S.p.A. nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell'ente pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.).

Ad ENAV sono stati attribuiti l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. Le "infrastrutture dell'aria", al pari delle altre infrastrutture logistiche del sistema paese, necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò, peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato, definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e, dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi.

Il Gruppo provvede anche alla conduzione tecnica ed alla manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo attraverso la società controllata Techno Sky, acquisita a fine 2006.

CORPORATE GOVERNANCE

ENAV è la Società per azioni pubblica (interamente partecipata dallo Stato), non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'Azionista pubblico, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che è anche il Ministro Vigilante per il settore dell'aviazione civile.

Il modello di *governance* adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale. Le attività di controllo contabile sono affidate a una Società di Revisione.

L'Assemblea straordinaria di ENAV del 16 luglio 2009 ha adeguato lo statuto sociale alle disposizioni di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008), come modificato dall'art. 71 della legge 18 giugno 2009 n. 69 e dall'art. 19 del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102, con la riduzione da sette a cinque del numero massimo dei componenti l'organo amministrativo, con l'eliminazione della figura dell'amministratore unico, con la previsione che la funzione di controllo interno aziendale riporti all'intero consiglio di amministrazione e con la possibilità che al Presidente possano essere conferite dal Consiglio deleghe operative previa delibera assembleare in tal senso.

L'assemblea ordinaria del 16 luglio 2009 ha pertanto proceduto alla nomina dei 5 membri del nuovo consiglio di amministrazione per il triennio 2009-2011, confermando l'Amministratore Delegato del precedente organo amministrativo. A febbraio 2010, nell'osservanza delle previsioni di Legge e di Statuto il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a cooptare un componente in sostituzione di altro membro che aveva rassegnato le dimissioni, cosicché l'Organo amministrativo si compone attualmente di 5 membri. Nel rispetto delle indicazioni dettate dalla citata legge n. 244/2007, sono stati inoltre ridotti del 25% gli emolumenti da corrispondere ai componenti

l'organo amministrativo ai sensi del comma 1 dell'art. 2389 c.c.

Il Consiglio di Amministrazione si riunisce di regola ogni mese e nel corso del 2009 si sono tenute 11 riunioni. Nella seduta del 21 luglio 2009, il Consiglio di Amministrazione ha conferito le deleghe di poteri all'Amministratore Delegato. In particolare, il Consiglio di Amministrazione ha riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziari. All'amministratore delegato sono stati, invece, conferiti ampi poteri per l'amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla Legge e dallo Statuto al Presidente e quelli riservati dal Consiglio stesso alla propria competenza.

Nel rispetto degli indirizzi legislativi in merito al contenimento del numero delle strutture amministrative e gestionali, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del Consiglio di Amministrazione di ENAV operano due soli comitati con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si tratta del comitato remunerazioni e del comitato strategico. Il comitato remunerazioni svolge attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale. Il comitato strategico si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel Sistema Paese. Per la partecipazione alle attività del comitato, così come per quelle del Consiglio di Amministrazione, non sono previsti gettoni di presenza; per l'operatività dei comitati sono garantiti i medesimi rimborsi spese stabiliti per la partecipazione alle ordinarie attività consiliari (per spese di trasferta, vitto alloggio, ecc.).

Ad ottobre 2009, a seguito delle dimissioni presentate dal Direttore generale di ENAV chiamato ad altro prestigioso incarico, il Consiglio di Amministrazione ha nominato nuovo Direttore generale il dirigente già responsabile dell'area operativa aziendale.

Nel 2009 il Consiglio di Amministrazione ha altresì istituito la figura del Segretario generale della Società, avente in via primaria il compito di svolgere, con precipue finalità di coordinamento, un'azione di diretto supporto all'Amministratore Delegato, onde consentire a quest'ultimo di adempiere alle sue responsabilità gestionali con una visione d'insieme interfunzionale, in relazione a tematiche trasversali di elevata complessità e rilevanza interna/esterna, nonché di consentire al vertice aziendale una gestione unitaria, efficace ed efficiente, per il miglior conseguimento degli obiettivi strategici della società e del gruppo, in Italia e all'estero. È stato nominato Segretario generale il dirigente già responsabile degli affari legali e societari aziendali.

Il Collegio Sindacale di ENAV è costituito da 3 membri effettivi nominati dall'Assemblea. Ai sensi dell'art. 2403 c.c. il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. Nel corso del 2009 il Collegio si è riunito 9 volte.

Il controllo contabile della Società è affidato ad una società di revisione (iscritta nel registro istituito presso il ministero della giustizia e nell'albo speciale tenuto dalla CONSOB di cui all'art. 161 del d.lgs. 58/2998), già selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione contabile e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

Nella seduta consiliare del 21 luglio 2009 il nuovo responsabile dell'Area amministrativa, già vicario del precedente responsabile della medesima Area, è stato confermato dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili della Società.

A dicembre 2009 il Consiglio di Amministrazione ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza, costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001. L'Organismo ha composizione collegiale ed è costituito da 3 componenti esterni con durata triennale a decorrere dalla data di nomina. L'Organismo di Vigilanza è supportato da una segreteria tecnica dedicata, coordinata dal dirigente delle funzioni audit, composta dai responsabili delle aree amministrativa, operativa e tecnica, nonché dai responsabili delle funzioni risorse umane, sicurezza sul lavoro e qualità, organo centrale di sicurezza e security aziendale e pianificazione e controllo, ed interagente in maniera sinergica con il direttore generale ed il segretario generale.

ENAV è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. Il 23 febbraio 2010 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A., per l'esercizio finanziario 2008 e per i primi mesi del 2009. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali ed alle riunioni dei comitati.

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Il 2009 è stato per l'economia mondiale un anno di profonda crisi, con effetti ancora più marcati rispetto al 2008. Infatti, la negativa congiuntura economica, che già dalla fine del 2008 si era manifestata con sincronismo tra le economie mondiali coinvolgendo soprattutto i mercati finanziari, durante il 2009 ha manifestato tutta la sua aggressività, incidendo in modo determinante sull'economia reale.

A livello europeo, in particolare, si è assistito ad una consistente contrazione di tutte le maggiori economie. Il valore del prodotto interno lordo registrato a fine 2009, evidenzia appieno tale scenario, registrando valori quali -1,7% in Germania, -4,8% in Inghilterra e -4,9% in Italia.

In Italia il valore complessivo dei beni e servizi ha registrato una contrazione molto significativa, trainata dal forte ridimensionamento dei settori industriali strategici del nostro Paese, la cui produzione è arretrata sui livelli che aveva raggiunto nella metà degli anni ottanta.

Ad avvalorare tale scenario negativo è il dato relativo al trend del fatturato e degli ordinativi comunicato dall'ISTAT che, a fine 2009, evidenzia rispettivamente un -18,7% ed un -22,4% rispetto al precedente anno.

Anche il settore del trasporto aereo non è stato risparmiato dall'attuale congiuntura, in cui il 2009 è stato un vero e proprio "*annus horribilis*": dopo un 2008 contraddistinto da tensioni inflattive e da un costo del petrolio che si posizionava a livelli mai registrati in precedenza, l'acutizzarsi della crisi registrata nel 2009 ha ulteriormente intaccato la stabilità economica delle compagnie aeree portando ad una generalizzata riduzione dei volumi di traffico.

Secondo la IATA, l'associazione che raggruppa la maggior parte delle compagnie aeree del mondo, la perdita netta del settore aereo nel 2009 è stimata in circa 9,4 miliardi di dollari, con un calo del 3,5% dei passeggeri trasportati e del 10,1% del trasporto merci.

In definitiva, nel biennio 2008-2009 le perdite per il settore si dovrebbero attestare a circa 26,2 miliardi di dollari, oltre quanto avvenuto dopo l'attacco terroristico dell'11 settembre 2001 che aveva fatto registrare perdite per 24,3 miliardi di dollari.

La situazione di crisi rappresentata dalla IATA trova pieno riscontro nell'analisi dei dati di traffico relativi ai servizi di assistenza al volo registrati a fine 2009.

Per quanto riguarda il volume di Unità di Servizio prodotte, infatti, in tutti i paesi aderenti ad Eurocontrol si sono registrati valori negativi, con una perdita sostanziale di volumi di traffico anche in paesi come Francia (-7%), Spagna (-8,4%) ed Inghilterra (-10,2%), dove notoriamente il trend della domanda ha sempre tratto beneficio dalle direttrici di traffico intercontinentale.

Per quanto riguarda l'Italia, il dato relativo al traffico di Rotta mostra come la *performance* a fine anno (-6%), seppur negativa, risulti in linea con quanto registrato nell'area Eurocontrol (-5,4%), e comunque migliore rispetto a quanto registrato tra i maggiori provider europei, come verrà

approfondito nei successivi paragrafi.

Il risultato conseguito a fine 2009, oltre a risentire della non positiva congiuntura economica che si è manifestata soprattutto nella perdita di Unità di Servizio relative al traffico internazionale - ed in particolare al traffico di sorvolo che rappresenta per la Società la tipologia di traffico più remunerativo - è stato anche penalizzato dalle vicende correlate alle maggiori compagnie nazionali.

ANDAMENTO ECONOMICO

Indubbiamente, l'andamento economico della Società è stato influenzato in maniera determinante da tale scenario. Infatti, i risultati economici registrati a fine anno mostrano una consistente perdita dei ricavi correlati ai servizi di assistenza al volo sia in rotta che in terminale, con una riduzione di circa 38 milioni di Euro rispetto al 2008 e di 57 milioni di Euro rispetto a quanto stimato nel budget di inizio anno.

Durante l'arco del 2009, di fronte al manifestarsi di uno scenario sempre più negativo, la Società ha messo in atto una serie di azioni con l'obiettivo di mitigare l'effetto della perdita di ricavi, intervenendo sui propri costi.

Ed infatti, a giugno 2009, coerentemente con il mandato del CdA e nel rispetto degli obiettivi contenuti nello schema di Contratto di Programma 2007-2009 in corso di definizione, ENAV ha effettuato una revisione della cornice dei costi (operativi e personale), applicando la metodologia del "cost cap", che ha portato ad una riduzione complessiva dei costi di circa 15,4 milioni di Euro rispetto a quanto pianificato ad inizio anno.

In linea con i risultati conseguiti dall'Azienda in questi ultimi anni in termini di contenimento dei costi, anche nel 2009 la cornice di costo concordata in sede di revisione è stata pienamente rispettata, con un risultato perfino migliore in termini di efficienza rispetto all'obiettivo prefissato. Tutto questo senza influire sui livelli di qualità del servizio offerto che confermano la Società ai primi posti in Europa.

Il mantenimento dei parametri stabiliti in revisione ha comportato un grande impegno in termini gestionali, in quanto la struttura dei costi della Società è caratterizzata da una certa rigidità nelle sue principali componenti. Infatti, voci come il costo del personale e la manutenzione degli impianti (che sono circa l'80% dei costi di budget) non hanno una "flessibilità" tale da poter seguire puntualmente la variabilità della domanda, ma sono, invece, fortemente correlate ad una pianificazione di medio - lungo termine.

LA POLITICA TARIFFARIA

La crisi e la vulnerabilità del settore, le vicende del maggiore vettore nazionale, un sistema aeroportuale in crisi e scarsamente idoneo a fronteggiare le potenzialità di crescita del traffico aereo (quest'ultimo punto evidenziato anche dal presidente della commissione Trasporti alla Camera), nonché il nuovo assetto normativo comunitario, che in prospettiva modificherà in maniera sostanziale il sistema del *cost recovery* per i *service provider*, stanno tutti concorrendo a cambiare lo scenario operativo di ENAV, esponendola soprattutto all'imprevedibilità della domanda.

Le oscillazioni della domanda, che di fatto nell'ultimo biennio hanno generato volumi di traffico particolarmente negativi, pongono ENAV in una situazione di forte difficoltà, in quanto il decremento dei ricavi per i servizi di assistenza al volo e la conseguente perdita di liquidità richiedono alla Società un cambio di indirizzo nelle strategie della politica tariffaria.

In un sistema caratterizzato da continui mutamenti della domanda e, in previsione, da obblighi normativi comunitari ancora più stringenti, la politica tariffaria sarà sempre più influenzata da fattori esterni, in quanto l'efficiamento gestionale e il ricorso al fondo di stabilizzazione tariffe potrebbero essere non più sufficienti per controllare il livello delle tariffe stesse. Se si considera infatti che oggi il volume di traffico aereo risulta essere fortemente ridimensionato, con un valore che a fine 2009 si colloca sugli stessi livelli registrati nel 2006, appare evidente che la Società, nonostante tutti gli sforzi che potrà mettere in atto, non riuscirà a confermare nel breve-medio periodo lo stesso trend tariffario che ha caratterizzato la gestione 2003-2009 (riduzione del 3,1% della tariffa di Rotta e del 37,6% della tariffa di terminale).

Coerentemente con lo scenario sopra descritto, è prevedibile quindi che il livello tariffario subirà nei prossimi anni un incremento rispetto agli attuali valori. In tale ottica va peraltro interpretata la scelta effettuata di differire agli esercizi successivi l'utilizzo del Fondo stabilizzazione tariffe, anche con l'obiettivo di evitare un indebolimento eccessivo nella struttura finanziaria della Società e del Gruppo.

IL MANTENIMENTO DEI PIÙ ELEVATI LIVELLI DI SICUREZZA E DI QUALITÀ

Nel 2009 sono stati confermati, ai massimi livelli, gli indicatori inerenti la sicurezza del traffico aereo e la qualità e la puntualità dei servizi.

Tutti gli indicatori prestazionali della *safety* mostrano segnali di andamento positivo, a cominciare dal "termometro" della cultura della sicurezza operativa della Società rappresentato dalla crescente propensione al *reporting* di inconvenienti ed anomalie da parte del personale operativo e tecnico che ha registrato un ulteriore marcato incremento, dalle 2.259 del 2008 alle 2.713 del 2009. Le complesse e lunghe investigazioni conseguenti ai *report* hanno accertato che, di tutti gli eventi segnalati nel corso del 2009, solo 123 (nel 2008 erano state 181) hanno visto un qualche coinvolgimento dell'ATS (*Air Traffic Services*) e, tra questi, i casi di inconveniente significativo sono ulteriormente diminuiti passando dai 24 del 2008 ai 22 del 2009.

Durante l'anno si è realizzata di fatto una piena, sistematica e capillare applicazione del "*Safety Management System*" che, attraverso consistenti attività di supporto alle funzioni territoriali, ha già consentito alla Società di garantire un atteggiamento sempre più proattivo per la sicurezza delle operazioni. Traguardando difatti l'obiettivo di muovere verso una capacità di valutazione predittiva di tutta la fenomenologia legata al mondo della gestione del traffico aereo, proprio in virtù di un approccio sistematico e strutturato nella raccolta e classificazione dei dati significativi, si conseguono qualità e sicurezza.

Particolarmente positivo risulta anche l'andamento degli indicatori di qualità: l'indice di ritardo imputabile ad ENAV per il 2009 scende a 0,010 minuti per volo assistito rispetto a 0,020 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2008.

Inoltre, le "*RWY incursion ATM*" sono passate da 7 del 2008 a 4 nel 2009. Il *trend* per il 2010 vede confermati tali dati a fronte di un ulteriore incremento del *reporting* per i primi tre mesi del +54%.

Il risultato in questione è stato realizzato in un contesto europeo che registra un complessivo miglioramento della performance di regolarità dei voli, principalmente legato alla riduzione del traffico, ma che continua ad evidenziare alcune criticità presenti soprattutto in ambito aeroportuale e nella parte *en-route* dell'Europa sud orientale.

A conferma degli elevati standard raggiunti e del relativo riconoscimento internazionale, si segnala che il service provider tedesco DFS, che sta provvedendo all'aggiornamento tecnologico dei propri ACC, ha richiesto il supporto di dieci controllori del traffico aereo italiani per supportare il personale locale in questa fase di passaggio dal vecchio al nuovo sistema operativo.

LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

A seguito dell'impegno sviluppato negli ultimi anni, il 2009 ha visto consolidare il ruolo di leadership che ENAV ha raggiunto nel contesto europeo ed internazionale contribuendo al posizionamento dell'Italia nel sistema dell'assistenza al volo europea.

Oggi ENAV è attore primario nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'assistenza al volo, processo che ha ricevuto ulteriore enfasi dalla pubblicazione lo scorso novembre 2009 del nuovo pacchetto legislativo *Single European Sky II*, che si basa su quattro pilastri:

- migliorare le prestazioni del sistema di gestione del traffico aereo attraverso obiettivi di performance vincolanti per i fornitori dei servizi di navigazione aerea;
- garantire l'unicità di gestione della sicurezza attribuendo all'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) le funzioni di dettare norme uniformi e vincolanti per tutti gli Stati membri in materia di sicurezza, servizi di gestione del traffico aereo e navigazione aerea;
- introduzione di un sistema tecnologico di nuova generazione per la gestione del traffico aereo

- attraverso il programma SESAR (*Single European Sky ATM Research*);
- realizzare un piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti.

Il principale scopo del programma SESAR è quello di dotare entro il 2020 l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente, con un nuovo sistema ATM con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo. La fase di definizione dei concetti operativi del nuovo sistema e la predisposizione del *Master Plan* si sono conclusi nel 2008, a questa fase segue quella di sviluppo fino al 2016, ad opera di un'impresa comune europea denominata "*SESAR Joint Undertaking*" (SJU) il cui compito è la gestione delle attività di ricerca, sviluppo e validazione del progetto SESAR. In questo ambito, ENAV ha attivamente cooperato con gli altri service provider europei per la realizzazione di un adeguato livello di coordinamento generale, realizzando una partecipazione congiunta e condivisa al programma SESAR. La proposta presentata da ENAV per la partecipazione all'impresa comune è stata valutata dalla Commissione Europea tra le migliori in assoluto e definita "eccellente, completa e dettagliata". In considerazione di ciò ENAV è stata pubblicamente invitata dalle autorità europee a far parte del "*core group*" iniziale del programma SESAR e al termine di un'intesa negoziazione durata più di due anni ENAV, insieme agli altri 15 candidati membri, è entrata a far parte della *SESAR Joint Undertaking*. Inoltre, ENAV, insieme agli altri maggiori ANSP europei (DSNA, DFS, NATS, AENA e NORACON) ha costituito un gruppo di coordinamento presieduto dai vertici dei sei membri (cd. Gruppo A6), il cui compito è quello di coordinare fra gli ANSP le attività all'interno della SESAR JU nonché di armonizzare la pianificazione e l'implementazione dei futuri sistemi ATM.

Nel rispetto di quanto previsto dal Pacchetto Legislativo *Single European Sky* (SES) I ed alla luce della ancora maggiore enfasi data alla costituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo transnazionali (FAB) dal Pacchetto SES II, ENAV ha lanciato l'iniziativa BLUE-MED per realizzare un FAB nell'area del Mediterraneo, con il pieno supporto dello Stato Italiano e con la partecipazione di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania. Nel corso del 2008 sono stati prodotti i risultati dello Studio di Fattibilità per la costruzione della successiva fase di Definizione del Progetto (*Definition Phase 2009-2011*) che dovrà produrre una progettazione dettagliata e la validazione della struttura del nuovo spazio aereo, nonché la definizione e la validazione dei meccanismi di interoperabilità.

Al termine di tale fase verrà assunta dagli Stati Membri una decisione di tipo Go/No-Go che segnerà il conseguente inizio della Fase di Implementazione del Blocco Funzionale di Spazio Aereo, attesa per il 2012, in linea con l'obiettivo temporale richiesto dalla riforma comunitaria Cielo Unico II. Per tale attività è stato riconosciuto un finanziamento di 2,83 Milioni di Euro da parte del Comitato TEN-T (*Trans European Network for Transport*) della Commissione Europea, il più alto concesso alle iniziative FAB.

Nell'evoluzione in atto nel sistema legislativo, organizzativo e tecnologico ATM continentale, ENAV si è quindi distinta per aver espresso un ruolo di primissimo piano e di *leadership*, riconosciuto non solo dalle istituzioni ma anche dagli altri *service providers* europei e dalle associazioni delle compagnie aeree.

In virtù del riconoscimento del ruolo raggiunto nelle attività delle istituzioni ed organizzazioni internazionali, ENAV è impegnata nel perseguimento degli obiettivi aziendali attraverso una partecipazione coordinata e continuativa nei diversi consessi internazionali. Infatti, più di 100 esperti ENAV seguono attivamente i lavori di organizzazioni internazionali quali ICAO, Commissione Europea, Eurocontrol e CANSO, assicurando un contributo costruttivo teso al perseguimento degli obiettivi aziendali e garantendo al contempo il supporto alle attività svolte dalle altre istituzioni italiane presenti nel contesto internazionale.

Il Direttore Generale di ENAV, inoltre, è membro dell'*Air Navigation Services Board* (ANSB) di Euroncontrol, massimo organo di *governance* dell'agenzia di Eurocontrol con funzioni di indirizzo strategico e di pianificazione della sua attività.

L'AQUILA E G8

In seguito all'evento sismico di elevata intensità del 6 aprile 2009 che ha colpito una vasta area comprendente la città de L'Aquila, ENAV, fin dalle prime ore successive al sisma, si è subito attivata provvedendo al posizionamento della Torre Mobile presso l'aeroporto dell'Aquila Preturo ed al completo allestimento dell'edificio esistente di proprietà dell'Aeroclub. Nello stesso periodo, in collaborazione con l'Aeronautica Militare, sono stati erogati i servizi ATS. Successivamente, in seguito allo spostamento della sede del G8 a L'Aquila ENAV, in collaborazione con la controllata Techno Sky, ha effettuato un'intensa attività tecnico logistica per la predisposizione di tutte le infrastrutture CNS necessarie per garantire presso l'aeroporto di Preturo tutte le operazioni associate allo svolgimento del summit internazionale. Nella fase del G8, su richiesta della Presidenza del Consiglio, ENAV ha fornito i servizi ATS con il proprio personale CTA proveniente da diversi impianti italiani, garantendo l'attività durante l'evento in questione, arrivando a gestire fino a 120 movimenti giornalieri. In data 2 luglio, la struttura è stata inaugurata alla presenza del Capo del Governo e di numerose autorità che hanno dato atto ad ENAV e a Techno Sky dello straordinario sforzo compiuto e dei pregevoli risultati conseguiti.

A conclusione dell'evento del G8, ENAV ha continuato ad erogare i servizi ATS, su richiesta della Presidenza del Consiglio, fino al 31 dicembre 2009.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Un aspetto di particolare rilevanza che ha contraddistinto l'anno 2009 per quanto concerne le relazioni sindacali, è stata la delibera n. 374/09 della Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali che ha valutato positivamente l'accordo sottoscritto, in data 18 dicembre 2008, da ENAV e le organizzazioni sindacali firmatarie sulla modifica delle procedure per la regolamentazione dei conflitti.

Con tale accordo ENAV, d'intesa con il sindacato, ha potuto dilatare i tempi previsti su base normativa per lo svolgimento delle procedure di raffreddamento prima di un'eventuale azione di sciopero.

Infatti, la rinnovata procedura aziendale per la regolamentazione dei conflitti ha modificato, dopo ben sette anni dalla loro emanazione, le previsioni stabilite in via provvisoria dalla regolamentazione della Commissione di Garanzia, portando a 15 giorni ciascuna le due fasi di confronto necessarie prima di poter giungere ad una proclamazione di sciopero.

Per quanto attiene tale ultimo aspetto, si è registrata in ambito ENAV la completa assenza di giornate di sciopero nell'anno 2009 anche grazie ad un nuovo modello di relazioni industriali, contrattualmente disciplinato, che ha sicuramente contribuito a dare elementi di certezza agli utenti del trasporto aereo ed ha consentito, nell'ambito del dibattito sindacale, di identificare le soluzioni più efficaci per garantire il temperamento degli interessi in gioco.

Con la definizione delle nuove "Procedure di raffreddamento e di conciliazione delle controversie collettive" e con l'istituzione del "Comitato dei Saggi", rispettivamente contenuti agli articoli 11 e 13 dell'attuale contratto, ENAV e le organizzazioni sindacali nazionali del trasporto aereo hanno inteso dare una prima significativa risposta alle inefficienze della legge 146/90 così come modificata dalla legge 83/2000.

Con l'istituzione del "Comitato dei Saggi" le parti negoziali hanno, invece, inteso arricchire – fermo restando l'iter normativo/contrattuale di regolamentazione delle vertenze sopra meglio specificato – le opportunità di soluzione dei conflitti.

Il "Comitato dei Saggi", per la sua intrinseca finalità, si inserisce nel più ampio quadro delle relazioni industriali che le parti hanno inteso sviluppare con la prioritaria finalità di anteporre i momenti di confronto e di autoregolamentazione alle fasi di conflitto ed utilizzare ogni strumento idoneo possibile a disincentivare il ricorso ad azioni di sciopero.

Ulteriore elemento che ha contrassegnato il 2009 è stata la sottoscrizione del CCNL 2008/2011 del personale dipendente da ENAV anche da parte della componente autonoma del sindacato (ANPCAT, CILA-AV e LICTA) che non aveva ritenuto di firmare il contratto nella trattativa del 20 giugno 2008. Nell'ottica della concertazione con le organizzazioni sindacali sono stati peraltro sottoscritti verbali di accordo relativi alla definizione dei premi di produzione del personale dipendente non dirigente per gli esercizi 2008-2012. Tali accordi hanno fissato in via definitiva la

misura del premio relativo agli esercizi 2008 e 2009, rispettivamente pari a 16,8 e 10,0 milioni di Euro, e convenuto le modalità di quantificazione dei premi per il triennio 2010-2012.

TECHNO SKY

Nel corso dell'esercizio 2009, Techno Sky ha ottenuto risultati che ne attestano il continuo e progressivo sviluppo economico, tecnico e commerciale. Lo sviluppo conseguito nell'esercizio 2009, in linea anche con l'attuazione del Piano Industriale, ha portato ad incrementare i ricavi del 35%. Nel 2009 è stato rinnovato il contratto di servizio con ENAV per la manutenzione e gestione tecnica degli impianti di assistenza al volo, con validità triennale, con un corrispettivo annuo stabile di 61 milioni di Euro con riferimento al perimetro iniziale di aeroporti e siti assistiti.

Di importanza almeno pari ai risultati commerciali ed economici conseguiti nell'anno, è il contributo misurabile dato da Techno Sky agli obiettivi di ENAV di migliorare le *performance* in termini di sicurezza, puntualità e di *business continuity* per i servizi ATC. Nel corso dell'anno sono stati sviluppati dalla controllata prodotti e capacità che assicurano il controllo diretto di ulteriori componenti dell'infrastruttura tecnologica dei sistemi ATC, al fine di presidiare in modo sempre più efficace ed efficiente il funzionamento dei suddetti sistemi. In questo ambito rientra anche la realizzazione del Sistema Informativo Logistico (SIL) a supporto delle attività di manutenzione ed il sistema per la gestione delle competenze dei tecnici ATSEP (*Air Traffic Safety Engineering Professionals*). Tale Sistema Informativo Logistico supporta il processo di gestione delle modifiche software e delle manutenzioni *hardware* assicurando in tal modo la disponibilità di informazioni sempre più tempestive e complete sia all'interno della società che verso ENAV. Il risultato tecnico della manutenzione *hardware*, anche per il 2009, si è confermato sui livelli di eccellenza previsti sia dal Piano Industriale che dal contratto di manutenzione dei sistemi ATC. L'indicatore contrattuale di misura dell'efficienza delle prestazioni, ossia la Disponibilità Funzionale di Sistema (DFS), divisa per tipologia di impianti in funzione della loro indispensabilità all'esercizio operativo espresso in minuti è risultato pari a zero quale indice di Indisponibilità Tecnico Funzionale. Positivo è anche il risultato tecnico della manutenzione *software* che ha registrato un'ulteriore riduzione dei tempi di lavorazione medi delle richieste di modifica, che sono passati dai 45 giorni del 2008 ai 42 giorni del 2009. Questo risultato acquista particolare rilevanza se si considera che nel 2009 vi è stato un incremento della percentuale della manutenzione evolutiva rispetto alla correttiva con interventi maggiormente complessi e con una importante creazione di valore, anche patrimoniale, per ENAV.

Con riferimento all'organizzazione della Società, nell'esercizio 2009 e nei primi mesi del 2010, vi sono state alcune importanti variazioni organizzative a livello macro e micro, con l'obiettivo di ottimizzare l'organizzazione di Techno Sky nei suoi vari aspetti, anche in un'ottica di maggiore integrazione, sia a livello operativo che di processo, con la Controllante. Di seguito, si riepilogano gli interventi organizzativi di maggior rilievo.

- > È stata varata una nuova macro-struttura organizzativa della Società, che presenta, come principale elemento di cambiamento, una diversa attribuzione delle funzioni di supporto tra Amministratore Delegato e Direttore Generale, in un'ottica di focalizzazione di quest'ultima figura sulla produzione e sulla commercializzazione dei servizi aziendali.
- > In analogia alla Controllante, le competenze in materia di gestione della qualità sono confluite nell'ambito della funzione ora denominata "Risorse Umane, Sicurezza sul Lavoro e Qualità".
- > La funzione Radiomisure, in un'ottica di razionalizzazione del servizio a livello di Gruppo, è stata soppressa all'inizio del 2010, a seguito dell'accentramento in ENAV di tutte le relative attività.

Per quanto riguarda, invece, la Certificazione di qualità, Techno Sky si è rivolta allo stesso Ente di certificazione della Controllante, DNV (*Det Norske Veritas*).

La soluzione presenta indubbi vantaggi di sinergia, in una logica di Gruppo, ed inoltre consente ad ENAV un maggiore raccordo tra i due Sistemi di gestione per la qualità, anche e soprattutto in relazione alla matrice normativa europea, Reg. 2096/05, che origina la necessità/opportunità della certificazione ISO 9001.

Techno Sky, inoltre, ha avviato l'iter per l'ottenimento della Certificazione AQAP 160 e 2110 necessaria per operare con il Ministero della Difesa.

Ai fini delle valutazioni sulla recuperabilità del costo della partecipazione, non si può prescindere dalle motivazioni strategiche a base dell'operazione di acquisto del ramo d'azienda. La Società, attraverso tale operazione, ha inteso provvedere direttamente alla gestione ed al mantenimento in efficienza delle infrastrutture tecnologiche, il cui stato condiziona in misura determinante la sicurezza del traffico aereo, riuscendo in tal modo a costituire i presupposti per governare in modo rigoroso i propri costi operativi.

Il netto miglioramento della *performance* e della qualità dei servizi forniti, comporta una maggiore potenziale redditività della Controllata. Peraltro, la composizione attuale del Gruppo consente di offrire sul mercato servizi a notevole redditività, eventualmente anche in *joint venture* con l'industria del settore.

IL GIUDIZIO POSITIVO ESPRESSO DALLA CORTE DEI CONTI

Nella relazione presentata al Parlamento nel mese di febbraio 2010, la Corte dei Conti ha espresso un giudizio positivo sulla gestione di ENAV per l'esercizio 2008 e dei primi mesi del 2009.

In particolare, la Corte dei Conti ha evidenziato come ENAV abbia *"migliorato ulteriormente la propria efficienza operativa e gestionale, grazie anche all'impiego di consistenti risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di sicurezza e di qualità del settore, con un'attenzione sempre maggiore ai costi ed alla politica tariffaria. Con questa performance ENAV risulta essere attualmente il service provider europeo più efficiente tra i cinque principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei."*

ANDAMENTO DEL MERCATO

Come il negativo scenario macroeconomico lasciava presagire, nei paesi dell'area Eurocontrol l'anno 2009 si è caratterizzato per una consistente riduzione dell'attività del traffico aereo, valutabile, in termini di unità di servizio di rotta, in una percentuale negativa pari al -5,4% rispetto al 2008. Nello specifico, in Europa è risultato particolarmente critico il primo trimestre 2009, con il picco di decremento della domanda di assistenza al volo raggiunto nel mese di febbraio, -11,0% rispetto all'anno precedente.

Segnali di attenuazione del trend negativo annuo si sono rilevati nei mesi finali di novembre e dicembre, rispettivamente -1,0% e -0,5% in confronto agli omologhi mesi dell'anno precedente.

In considerazione del difficile quadro economico esposto e delle note difficoltà del maggiore vettore nazionale culminate con la sua lenta ristrutturazione messa in atto a partire da inizio anno, in Italia, la domanda di traffico di rotta (*) a fine 2009, si allinea al dato generale europeo evidenziando un calo delle unità di servizio pari a -6,0% rispetto al 2008.

Il risultato conseguito da ENAV risulta comunque essere il meno negativo in un'ottica di confronto con i maggiori *service provider* europei per dimensioni. Relativamente alle unità di servizio di rotta comunicate da Eurocontrol, si evidenziano infatti perdite nell'ordine del -6,6% per la Germania, del -7,0% per la Francia, del -10,2% per la Gran Bretagna e del -8,4 per la Spagna.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2009	2008	Variazioni	
			n.	%
Germania	11.912.989	12.749.260	-836.271	-6,6%
Francia	16.779.861	18.034.193	-1.254.332	-7,0%
GranBretagna	9.914.403	11.043.630	-1.129.227	-10,2%
Italia (***)	8.144.736	8.660.349	-515.613	-6,0%
Spagna	8.358.173	9.128.844	-770.671	-8,4%
EUROCONTROL	106.577.340	112.655.016	-6.077.676	-5,4%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) 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.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

ANALISI DEL TRAFFICO IN ITALIA**Traffico di rotta**

Rispetto al 2008, il traffico di rotta in Italia, comunicato da Eurocontrol, mostra un decremento del numero delle unità di servizio pari a -6,0% e del numero di voli assistiti pari a -7,2%. Quest'ultimo dato, integrato anche dalla categoria dei voli "Esente non comunicato ad Eurocontrol", evidenzia una riduzione totale dei movimenti assistiti nell'ordine dell'8,0%.

Traffico in rotta (numero di voli)	2009	2008	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	480.740	509.471	-28.731	-5,6%
Internazionale	1.177.402	1.284.669	-107.267	-8,3%
Totale pagante	1.658.142	1.794.140	-135.998	-7,6%
Militare	54.895	58.248	-3.353	-5,8%
Altro esente	39.962	37.348	2.614	7,0%
Totale esente	94.857	95.596	-739	-0,8%
Totale comunicato da EUROCONTROL	1.752.999	1.889.736	-136.737	-7,2%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	139.232	166.365	-27.133	-16,3%
Totale complessivo	1.892.231	2.056.101	-163.870	-8,0%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2009	2008	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.921.612	1.893.557	28.055	1,5%
Internazionale	6.011.810	6.546.279	-534.469	-8,2%
Totale pagante	7.933.422	8.439.836	-506.414	-6,0%
Militare	195.546	204.509	-8.963	-4,4%
Altro esente	15.768	16.004	-236	-1,5%
Totale esente	211.314	220.513	-9.199	-4,2%
Totale comunicato da EUROCONTROL	8.144.736	8.660.349	-515.613	-6,0%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	9.850	20.877	-11.027	-52,8%
Totale complessivo	8.154.586	8.681.226	-526.640	-6,1%

In particolare, la composizione del traffico di rotta è stata contraddistinta da:

- un traffico internazionale commerciale (pagante) in diminuzione, -8,2% in termini di unità di servizio e -8,3% come numero di voli assistiti; all'interno di questa categoria risulta particolarmente rilevante il dato dei sorvoli, -10,3% come numero di voli;
- un traffico nazionale commerciale che, in controtendenza con l'andamento generale risulta positivo, +1,5% in termini di unità di servizio, pur registrando un calo del numero di voli assistiti, -5,6%. Ha inciso in questo risultato l'incremento medio della distanza percorsa da ogni volo, +4,0% e l'incremento dei voli delle compagnie low cost, che in parte hanno compensato la riduzione dei voli effettuata dalla maggiore compagnia aerea italiana;
- un traffico esente (il cui costo è a carico dello Stato) suddiviso in:
 - > traffico esente comunicato da Eurocontrol che ha registrato un decremento del -4,2% nelle unità di servizio e del -0,8% nel numero dei voli, prevalentemente dovuta alla diminuzione del traffico derivante da attività militare;
 - > traffico esente non comunicato ad Eurocontrol di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia una perdita del -52,8% delle unità di servizio e del -16,3% nel numero dei voli.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol indica un decremento complessivo del -5,8% in termini di voli assistiti e del -3,3% in termini di unità di servizio rispetto al 2008. Anche il dato registrato per la domanda di terminale ha risentito dell'attuale congiuntura economica negativa e della riorganizzazione della maggiore compagnia aerea nazionale. Le vicende di quest'ultima sono risultate essere una componente importante dell'ulteriore sviluppo, nel 2009, del fenomeno low cost che ha portato, tra l'altro, allo sviluppo di nuove rotte, determinando la crescita di alcuni aeroporti, di media dimensione per volumi di traffico, rispetto alla generalizzata perdita che invece ha investito i maggiori scali nazionali.

Traffico di Terminale (*) (numero di voli)	2009	2008	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	324.624	342.728	-18.104	-5,3%
Internazionale	341.783	368.169	-26.386	-7,2%
Internazionale Comunitario	269.752	292.745	-22.993	-7,9%
Internazionale Extra-Comunitario	72.031	75.424	-3.393	-4,5%
Totale pagante	666.407	710.897	-44.490	-6,3%
Militare	17.290	18.141	-851	-4,7%
Altro esente	17.790	15.873	1.917	12,1%
Totale esente	35.080	34.014	1.066	3,1%
Totale comunicato da EUROCONTROL	701.487	744.911	43.424	-5,8%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	89.179	101.759	-12.580	-12,4%
Totale complessivo	790.666	846.670	-56.004	-6,6%

Traffico di Terminale (*) (unità di servizio)	2009	2008	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	15.094.612	15.198.637	-104.025	-0,7%
<i>Internazionale</i>	19.728.521	20.809.302	-1.080.781	-5,2%
<i>Internazionale Comunitario</i>	12.657.357	13.415.809	-758.452	-5,7%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	7.071.164	7.393.493	-322.329	-4,4%
Totale pagante	34.823.133	36.007.939	-1.184.806	-3,3%
<i>Militare</i>	206.797	195.784	11.013	5,6%
<i>Altro esente</i>	98.245	110.857	-12.612	-11,4%
Totale esente	305.042	306.641	-1.599	-0,5%
Totale comunicato da EUROCONTROL	35.128.175	36.314.580	-1.186.405	-3,3%
<i>Esente non comun. ad EUROCONTROL</i>	142.600	182.592	-39.992	-21,9%
Totale complessivo	35.270.775	36.497.172	-1.226.397	-3,4%

(*) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.

Analizzando le componenti di traffico di terminale, si rileva che la direttrice nazionale commerciale presenta un leggero decremento delle unità di servizio fatturate, -0,7% rispetto al 2008 a fronte di un calo del numero dei voli del -5,3%. Il traffico *internazionale comunitario* risulta essere la tipologia di volo più penalizzata nel 2009 sia in termini di unità di servizio (-5,7%), che in termini di voli assistiti (-7,9%).

INVESTIMENTI E RICERCA

IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Il piano degli investimenti per il triennio 2009 – 2011 ha previsto un impegno complessivo del triennio di 450 milioni di Euro realizzabili in regime di autofinanziamento aziendale e 652 milioni di Euro da realizzare con finanziamenti terzi. Il piano, oltre a delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM europeo e definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo e con la politica di sviluppo aziendale, poggia il suo fondamento sui seguenti elementi:

- recenti trasformazioni delle infrastrutture tecnologiche di ENAV;
- strategia aziendale delineata nel piano industriale;
- scenari di riferimento in ambito nazionale ed internazionale.

Infatti, la strategia europea porta a definire non solo le correlate strategie nazionali dei sistemi CNS (Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza) e ATM (Gestione Traffico Aereo), ma anche i piani di innovazione tecnologica nazionali ed i programmi di implementazione a breve/medio/lungo termine. Essa guida altresì l'individuazione delle attività di ricerca e sviluppo necessarie per consolidare le soluzioni tecnologiche prescelte nel medio termine e per valutare quelle di lungo termine.

La normativa europea sul *Single European Sky* definisce alcuni punti fondamentali per l'integrazione operativa del network del trasporto aereo europeo, nel quadro di una filosofia generale che punta all'integrazione di sistema anche attraverso lo sviluppo di programmi pan-europei, in primis quelli di natura tecnologica, il più significativo dei quali è rappresentato da SESAR il cui obiettivo è il rinnovamento dell'infrastruttura tecnologica ATM nel contesto del trasporto aereo europeo.

In tale contesto gli investimenti effettuati da ENAV, a partire dal 2004, sono stati concentrati nell'ammmodernamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti con un sostanziale innalzamento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei servizi di rotta e di aeroporto. Il vasto programma di adeguamento e potenziamento tecnologico ha interessato i quattro ACC, i sistemi di Torre dei maggiori aeroporti nazionali e gran parte delle reti operative di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza; è stato così realizzato un sistema di Air Traffic Management pienamente integrato e fortemente coerente con le strategie di convergenza europee dettate da Eurocontrol. Con il piano 2009 – 2011 ENAV, ha inteso mantenere la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo, grazie alle impegnative politiche di investimento precedentemente sviluppate, le quali non solo si sono rilevate operativamente efficaci e profittevoli, ma hanno anche in larga misura anticipato la "vision" del nuovo network ATM che sta permeando il quadro di riferimento internazionale.

Al 31 dicembre 2009, relativamente agli investimenti autofinanziati, sono stati avviati programmi per 258 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- il potenziamento della sorveglianza aeroportuale con tecniche di multilaterazione a Venezia e Bergamo;
- la realizzazione della LAN aeroportuale e l'ammmodernamento dei sensori meteo a Linate;
- il completamento dell'ammmodernamento dei centri radio TBT afferenti l'ACC di Milano;
- la costruzione della nuova centrale voli notte a Genova;
- la costruzione della nuova torre aeroportuale di Lampedusa;
- l'adeguamento dei sistemi di sorveglianza radar su alcuni siti e la prosecuzione degli interventi di ammodernamento degli impianti di radioassistenza;
- la realizzazione di un nuovo sistema ATS Message Handling di elevata affidabilità ed altamente tecnologico, volto a garantire l'interoperabilità con la rete AFTN/CIDIN nazionale ed internazionale.

Con riferimento ai progetti di investimento soggetti a finanziamenti pubblici, nel 2009 sono stati avviati i seguenti interventi:

- l'ammmodernamento tecnologico – infrastrutturale dell'aeroporto di Palermo, finanziato dal CIPE per 58,4 milioni di Euro a valere sul Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-quinquies della Legge 133/2008 come da delibera n.105/2009;

- l'ammodernamento dei sistemi tecnologici dell'aeroporto di Verona Villafranca, aeroporto militare aperto al traffico civile e trasferito ad ENAV dall'Aeronautica Militare per la gestione del traffico aereo, finanziato per 8,8 milioni di Euro dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come da Legge 102/09. Tale importo è stato incassato nel mese di dicembre. Per l'ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi degli aeroporti militari da trasferire ad ENAV, la stessa legge riconosce 21,1 milioni di Euro l'anno dal 2010 al 2012.
- la prima fase implementativa della rete di sorveglianza con tecnologia ADS-B sul territorio nazionale finanziato per circa 5 milioni di Euro dalla Commissione Europea nell'ambito del programma Ten-T *European Economic Recovery Plan*.

RICERCA

I nuovi obiettivi imposti dal programma SESAR per far fronte alla crescente domanda di traffico ed all'attuale frammentazione dei servizi per il controllo del traffico aereo, rendono necessaria la messa in opera di complessi programmi in ambito internazionale e corrispondentemente, la pianificazione di ingenti investimenti. In tale ambito, ENAV ha avviato diversi progetti di cui tra quelli di maggior rilievo figurano:

Sesar

Nell'ambito del progetto SESAR, di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa come già precedentemente commentato, ENAV è entrata a far parte dell'impresa comune europea *Sesar Joint Undertaking*. Nell'offerta presentata da ENAV ed accettata dalla SESAR JU è previsto un contributo, costituito da risorse umane, tecnologiche ed infrastrutturali anche con la partecipazione delle imprese controllate Techno Sky e Consorzio Sicta, di 70 milioni di Euro di cui ENAV riceverà un cofinanziamento del 50 per cento del contributo stesso. Nel mese di giugno 2009 ha avuto inizio l'attività operativa.

Coflight

Progetto iniziato nel 2003 in collaborazione con il *service provider* francese DSNA a cui nel 2004 si è aggiunto il *service provider* svizzero Skyguide, per lo sviluppo comune di un sistema di *flight data processing* di nuova generazione che consentirà l'armonizzazione e l'interoperabilità su scala europea e potrà supportare le operazioni di gestione del traffico aereo coerentemente con gli sviluppi tecnologici definiti nell'ambito del programma SESAR. Nel 2009 si è conclusa la prima fase e, in conformità al piano di sviluppo del progetto, è stata ufficialmente lanciata con successo la fase di sviluppo della seconda versione di Coflight, progetto la cui entrata in esercizio è prevista nel 2013.

4-flight

Sulla base degli ottimi risultati ottenuti dalla cooperazione in Coflight, ENAV e DSNA hanno ampliato la loro collaborazione avviando un programma di lungo termine denominato 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente una nuova piattaforma tecnologica ATM basato sui concetti operativi di SESAR, mutuando le reciproche esperienze, condividendo l'entità dell'investimento ed assumendo al suo interno il prodotto Coflight come una componente di base. Nel corso del 2009 ha avuto luogo una intensa attività tecnica ed operativa che ha portato alla condivisione dei concetti e dei requisiti operativi che caratterizzeranno il futuro sistema ATM.

Blue Med

Progetto promosso da ENAV e finanziato dalla Commissione Europea per 2,83 milioni di Euro, a cui partecipano i *service provider* di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania per la costituzione di un Blocco Funzionale di Spazio Aereo (FAB) nell'area del Mediterraneo, di cui si è conclusa la fase di studio di fattibilità ed è stata avviata nel 2009 la fase di definizione con