

cinque mesi del 2011, praticamente, non ha provocato ritardi ATFM. In assenza di ulteriori eventi eccezionali, ritenendo attendibile la stima di crescita del traffico aereo, la prestazione riferita all'indice di puntualità di ENAV dovrebbe essere mantenuta e, quindi, dovrebbe essere possibile registrare valori in linea e, addirittura migliori, rispetto all'En Route Capacity Target definito dall'Italia nel proprio National Performance Plan e di gran lunga inferiori al EU-wide en-route capacity target fissato in 0,50 minuti per volo assistito.

c.2. Piano di performance nazionale e pianificazione operativa di ENAV per il periodo 2011-2014

Nonostante gli effetti prolungati della crisi economica e le nuove criticità correlate alla crisi mediterranea ed in particolare alla "no-fly zone" sulla Libia, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni per un incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

Tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'entrata in vigore del Regolamento CE n. 691/10, dei target prestazionali continentali⁷ definiti per il 2014 e del Piano Prestazionale italiano elaborato da ENAC per il periodo 2012-2014, l'azienda ha pianificato le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2011-2014 per conseguire gli obiettivi definiti, sia in termini di capacità operativa (En Route Capacity Target), che di costi (En Route Cost Target – DUR⁸).

La pianificazione si riferisce, in particolare oltre che alle esigenze nazionali, ad una più ampia visione delle problematiche dell'ATM internazionale e costituisce 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, fornendo un quadro chiaro di come e dove saranno concentrati gli sforzi di miglioramento operativo che consentiranno l'incremento di *safety*, capacità, riduzione dei costi nel rispetto dell'ambiente ed a vantaggio sia del livello nazionale che del network europeo.

⁷ European Commission Decision 2011/121/UE.

⁸ Determined Unit Rate.

2 - La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione

Il periodo di riferimento ha rappresentato un momento di svolta di sistema nell'approccio alla sicurezza quale prevenzione e protezione contro atti intenzionali diretti a costituire pregiudizio alla navigazione aerea ed alle sue componenti.

Infatti, oltre alla più tradizionale attività di protezione fisica delle infrastrutture – che pur è proseguita per l'adeguamento dei siti alle normative vigenti – l'azienda ha dispiegato una significativa azione verso una considerazione unitaria della *security* comprensiva dei processi organizzativi, di formazione ed informazione del personale, della sicurezza logica e del governo dei processi, con un netto coinvolgimento dei più alti livelli decisionali nelle scelte strategiche, venuta in rilievo anche in fase di rinnovo della certificazione del *provider* dei servizi della navigazione aerea secondo le previsioni del Regolamento CE 2096/2005.

A tal riguardo, la costituzione di un "*Security Committee*", costituito dall'Alta Direzione e dai responsabili delle primarie Funzioni di *Corporate* e di Direzione Generale, ha assunto il significato di declinare gli aspetti di *security* in maniera condivisa al più alto livello, nella consapevolezza del fatto che *security* e *safety* costituiscono due aspetti inscindibili della funzione istituzionale del fornitore dei servizi della navigazione aerea.

In questa chiave, ENAV ha anticipato l'esecuzione delle obbligazioni derivanti dal quadro normativo internazionale ed europeo (Annesso 17 della Convenzione di Chicago e Regolamentazione su "Cielo Unico Europeo", in particolare) ponendosi in posizione privilegiata nel processo competitivo europeo, in termini di qualità ed efficienza dei servizi.

Il *Security Operation Center (SOC)*, unico esempio tra i maggiori fornitori di servizi della navigazione aerea europei, è entrato nella fase di attuazione nel primo semestre del 2011, con l'apertura di tre sale operative per la gestione degli eventi di sicurezza fisica e logica delle tecnologie dell'informazione operativa e gestionale ed il rilascio di bollettini di evento con azioni dirette in tema di protezione, resistenza e risposta alle minacce.

Di assoluto rilievo, poi, appare lo sforzo compiuto da ENAV per il conseguimento della certificazione secondo lo standard ISO 27001 (già 17799): prescrizione dettata dal Regolamento CE 73/2010 in materia di sicurezza delle informazioni aeronautiche e che vede la Società quale primo *provider* dei servizi della navigazione aerea europeo a

raggiungere il performante obiettivo di qualità e che costituisce garanzia di efficienza per la preservazione del valore pubblico della sicurezza del trasporto aereo.

In questo contesto, ENAV ha ricevuto un significativo riconoscimento a livello internazionale, essendo stata alla stessa attribuito il ruolo di leadership in uno degli ambiti trasversali più rilevanti del programma SESAR (16.02.05) per la definizione dei regolamenti e delle migliori pratiche per i servizi della navigazione aerea.

E' stata completata la prima fase di installazione del presidio di sicurezza della rete operativa E-NET, che permetterà, tra l'altro, l'attestazione dei servizi ed il transito dei dati della Rete Pan Europea per la navigazione aerea (PENS), elemento essenziale per l'effettiva implementazione e per l'interoperabilità del Cielo Unico Europeo.

Notevole, inoltre, l'azione rivolta alla formazione basica ed avanzata, ai fini di *security* di tutti i dipendenti, con programmi di addestramento in aula e con modalità "e-learning", che hanno coinvolto tutto il personale di linea operativa, il personale tecnico specialistico ed altri profili professionali, al dichiarato scopo di rendere effettivo ed efficace il sistema di sicurezza.

E' proseguita l'azione di coordinamento con le strutture centrali e territoriali delle Autorità di Pubblica Sicurezza e dei servizi di informazione, permettendo ad ENAV di consolidare il proprio ruolo centrale ed operativo nel quadro dei processi di sicurezza nazionale, cruciali in una stagione storica di oggettivo innalzamento dei livelli di attenzione, in seguito al modificato quadro internazionale ed in presenza – ribadita al più alto livello nazionale ed internazionale – di indicatori sintomatici dell'innalzamento del livello di minaccia nei riguardi del trasporto aereo e delle sue componenti a più elevato tasso di esposizione.

In questo quadro si è particolarmente rafforzata l'attuazione dei processi informativi ed operativi con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza, in particolare nel settore della prevenzione del *cyber terrorismo*, con la partecipazione congiunta a programmi ed esercitazioni nel quadro del rafforzamento della protezione delle infrastrutture critiche, in vista dell'attuazione della Direttiva CE 114/2008 e del DPR 61/2011 che ne ha costituito mezzo di recepimento nell'ordinamento nazionale.

È proseguita anche sul versante della *security* l'attività di integrazione della controllata Techno Sky s.r.l., che oggi ha altresì assunto la gestione diretta della manutenzione dei sistemi di sicurezza, che permetterà all'azienda un effettivo ed efficace

governo del delicato settore dei presidi di salvaguardia degli impianti e delle tecnologie, con un sensibile contenimento dei costi.

3. La sicurezza del lavoro

Il 2010 è stato caratterizzato da significative iniziative nel campo della sicurezza, essendo infatti giunto a compimento il censimento del materiale radiogeno presente in ENAV, sia di quello pervenuto a seguito di trasferimento dall'Aeronautica Militare, sia di quello tempo per tempo installato nei diversi siti aziendali. Questa verifica ha consentito, oltre che a mantenere rapporti regolari con gli Enti preposti alla tutela ed al controllo delle fonti radiogene, anche ad individuare in maniera completa la rete di fonti radiogene, anche dismesse, esistenti sul territorio, agevolando l'osservanza delle norme in materia di sicurezza in ogni attività sia operativa che di manutenzione svolta, al riguardo, dall'azienda.

Si è, analogamente, concluso il censimento degli impianti anche relativamente alla presenza, nelle strutture, di materiale contenente amianto, materiale nocivo se ed in quanto aerodisperso. La verifica ha dato risultati notevolmente positivi per l'azienda, in quanto la gran parte degli impianti è risultata priva di amianto (e sono in corso le richieste di specifica certificazione da parte degli Enti preposti).

Infine, nel 2010, è iniziata l'indagine ambientale ad ampio spettro su tutti gli impianti ENAV, per verificare le condizioni di vita e di lavoro di coloro che vi operano.

L'indagine, da svilupparsi durante il quadriennio 2010-2013, misurerà i livelli di illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti naturali (radon) e non ionizzanti, microclima, logistica degli uffici e degli altri indicatori di legge, per pervenire, anche in questo caso, ad una mappatura "a rete" di ENAV necessaria da un lato ad adempiere le specifiche previsioni di legge, dall'altro a garantire a tutti un ambiente di lavoro sicuro, sereno e confortevole. Le indagini effettuate sui primi impianti, scelti nel programma, sono in tal senso confortanti, in quanto tutti gli indicatori si sono attestati ben al di sotto dei limiti di normalità previsti dalla legge.

B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

L'attività aeronautica rappresenta il risultato finale di complesse interazioni relative alla pianificazione ed alla gestione dei flussi di traffico a livello centrale, regionale e aeroportuale fra gli operatori di aeromobili, gli aeroporti con i vari operatori e i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Per ottenere delle prestazioni elevate, e permettere agli utenti finali di usufruire del miglior servizio possibile, le singole configurazioni decise a livello locale devono essere coerenti e compatibili con le caratteristiche dell'intera rete in cui ci si trova ad operare, in una prospettiva di servizio unico fornito all'utente.

Il mercato del traffico aereo è uno dei settori più colpiti dalla necessità percepita a livello mondiale di abbattimento dei confini e di riduzione delle distanze tra paesi diversi. Questa necessità si sta traducendo, negli ultimi anni, in un aumento sempre maggiore della domanda di traffico, con volumi di passeggeri e merci trasportate sempre più significativi.

All'interno di questo scenario ENAV ha già da tempo percepito come una opportunità di crescita l'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi in una serie di attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *air navigation service provider* e con le principali Organizzazioni Internazionali nell'ambito mercato del traffico aereo e dell'*Air Traffic Management* (Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO).

L'attenzione focalizzata da ENAV nel campo internazionale rispecchia la tendenza della Commissione Europea, che, con l'iniziativa Single European Sky II, ha avviato un processo di maturazione del sistema ATM Europeo che dovrà essere considerato come un unico, complesso, elemento, gestito in modo coordinato dai diversi attori che dovranno sviluppare un sistema integrato secondo direttive comuni.

In questa fase di accelerazione del processo europeo di integrazione della gestione del traffico aereo, la società è quindi impegnata in molteplici iniziative volte a sviluppare progetti comuni e a consolidare il ruolo di leadership di ENAV nel nuovo scenario internazionale.

a) Il quadro di riferimento

La creazione di un quadro normativo Europeo attraverso l'adozione, nel 2004, del Regolamento Comunitario Single European Sky (SES I), ha modificato radicalmente il

contesto del mercato dei servizi di *air traffic management*, avviando una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di business e di sviluppo degli attori coinvolti nel settore, e un cambiamento sostanziale nelle modalità di gestione del traffico aereo.

La Commissione Europea ha definito un nuovo pacchetto di proposte e indicazioni, il Single European Sky II, che individua i pilastri chiave per l'implementazione di un "vero" Cielo Unico Europeo. Le indicazioni del SES II si sono tradotte in una serie di programmi a livello internazionale che hanno, in primo luogo, definito degli obiettivi chiari e misurabili per determinare il livello di miglioramento atteso per il sistema ATM, e tradotto questi obiettivi in una serie di iniziative di innovazione e ristrutturazione delle tecnologie e delle procedure di gestione, con il lancio del programma SESAR e la definizione dell'*European ATM Master Plan*.

I progetti pianificati a livello Comunitario sono ora in corso di svolgimento e vedono gli ANSP, ed ENAV, coinvolti in prima linea nella gestione dei progetti e nel ruolo di figure tecniche specialistiche.

A questo proposito ENAV persegue un processo di rafforzamento, all'interno dello scenario internazionale, della propria posizione di *leadership*, tramite una serie di cooperazioni con gli altri ANSP europei su diversi tavoli.

Dalla fine del 2009 gli ANSP, e *in primis* ENAV, si sono resi protagonisti del gruppo di supervisione strategica dell'*IP1 Steering Group*, volto alle attività di analisi e monitoraggio della prima fase di implementazione di SESAR. La partecipazione a tale gruppo permette agli ANSP di presentare le proprie esigenze nei confronti del modello di governo e di finanziamento per l'implementazione delle innovazioni definite nella fase di ricerca di SESAR, sottolineando la centralità degli ANSP all'interno della nuova infrastruttura ATM, a garanzia degli interessi degli investimenti della Società.

Di seguito sono descritti i principali programmi internazionali di ENAV.

b) BLUE MED

La norma europea sul Cielo Unico prevede la costituzione, entro il 2012, di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (*Functional Air Space Blocks, FABs*), cioè unità di spazio configurate in modo tale da poter massimizzare la capacità e l'efficienza della rete. Il BLUE MED è il blocco di spazio aereo funzionale del bacino del Mediterraneo.

Il progetto BLUE MED è stato avviato nel 2006 e coinvolge altri tre ANSP dell'area del Mediterraneo: DCAC (Cipro), HCAA (Grecia) e MATS (Malta). Sono inoltre presenti

OACA (Tunisia), NANSO (Egitto) in qualità di partner associati e la repubblica di Giordania e l'Albania come osservatori.

La prima fase del progetto, costituita dallo studio di fattibilità, si è conclusa a novembre 2008, quando il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e i rappresentanti degli altri paesi coinvolti hanno firmato una dichiarazione congiunta relativa al progetto BLUE MED.

L'implementazione, ultima fase del progetto, sarà avviata in seguito alla valutazione degli stati membri dei risultati della fase di definizione. La realizzazione dell'implementazione sarà realizzata nel 2012, modificando l'organizzazione dei servizi aerei nell'area interessata e aumentando i vantaggi competitivi del servizio, in termini di efficienza del servizio per l'utenza, riduzione dei ritardi e contenimento dei costi.

c) Il programma SESAR

Il progetto SESAR, relativo alla modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa, costituisce la componente tecnologica del Cielo Unico Europeo. Suo principale scopo è 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.

c.1) La fase di definizione

La prima fase del progetto SESAR, cofinanziata dall'Unione Europea e dall'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) e conclusasi nel 2008, è stata volta alla definizione di un *ATM European Master Plan*, dove sono stati forniti gli indirizzi per le iniziative tecnologiche e la pianificazione e prioritizzazione dei programmi.

Il Master Plan, approvato dal Consiglio Europeo in data 30 marzo 2009, definisce le attività di ricerca e sviluppo che ancora devono essere effettuate e la "roadmap" implementativa per l'evoluzione operativa del settore con gli obiettivi comuni che tutti gli operatori interessati devono realizzare.

c.2) La fase di ricerca e sviluppo (Sesar Joint Undertaking)

La seconda fase del progetto SESAR è dedicata alla ricerca e sviluppo dei requisiti tecnologici, componenti e procedure necessarie alla modernizzazione

dell'infrastruttura ATM, ed è prevista nell'arco degli anni 2008-2016. La gestione e coordinazione di questa fase è stata affidata all'impresa comune *SESAR Joint Undertaking*, istituita con il regolamento 219/2007 del 27 febbraio 2007, parzialmente modificato dal regolamento 1361/2008 del 16 dicembre 2008.

La SESAR JU è un soggetto senza scopo di lucro che destina tutte le sue risorse alla gestione di un programma pubblico di ricerca di interesse europeo, fondata da EUROCONTROL e dalla Commissione Europea e in cui partecipano, in qualità di membri, i maggiori *stakeholders* del settore e i maggiori Service Provider europei.

ENAV, pariteticamente agli altri maggiori ANSP europei, membri della SESAR JU, partecipa per una quota parte di attività del valore di circa 12 milioni di euro.

c.3) La fase di implementazione

La terza fase del Progetto SESAR, l'implementazione, è pianificata per gli anni 2016-2020, e prevede la produzione e l'implementazione dell'infrastruttura progettata per il nuovo sistema ATM europeo.

Sono stati avviati nel 2011 i tavoli di discussione per la definizione delle modalità di governo e di finanziamento della attività di *deployment* per l'IP1 e per gli *Implementation Packages* successivi, tavoli che vedono la partecipazione degli *stakeholders* coinvolti nella SESAR JU, e in cui ENAV partecipa in coordinazione con gli altri maggiori ANSP europei, come membro del gruppo di cooperazione A6.

d) Il gruppo A6

Il processo di negoziazione che ha portato ENAV alla nomina di membro della SESAR JU ha rappresentato un'opportunità notevole per la creazione di una rete di cooperazione tra i cinque maggiori fornitori di servizi di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa : ENAV, AENA (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), NORACON (Austria e Nord Europa).

La convergenza di interessi si è tradotta nella necessità e opportunità da parte degli ANSP di sviluppare una partnership strategica che supportasse ciascuna organizzazione nell'obiettivo di veicolare con maggiore consistenza e visibilità le posizioni comuni.

Nel Febbraio 2007, in coincidenza con l'avvio del processo di negoziazione per

l'ammissione alla SESAR JU, nasce il gruppo A6 su proposta di ENAV: tale gruppo, costituito dai sei cinque maggiori fornitori di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa, si rivelerà uno strumento prezioso per valorizzare la candidatura delle singole organizzazioni, tutte risolte con esito positivo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 di consolidare la cooperazione anche a livello formale, il 22 giugno 2011 è stato firmato, dagli Amministratori Delegati e Direttori Generali dei partner, il Memorandum of Cooperation. L'accordo descrive le aree di cooperazione di interesse per il gruppo A6, e la struttura di governance di cui il gruppo si è dotato.

Tale struttura, in particolare, ha presentato un forte riconoscimento dell'impegno profuso da ENAV nel sostegno agli A6, assegnando le cariche di *Strategy Board Chairperson* e di *Programme Manager* a due rappresentanti di ENAV.

e) 4 Flight

Il 4-Flight è un sistema di controllo del traffico aereo (ATC) che ENAV sta sviluppando in collaborazione con DSNA, la società fornitrice di servizi di navigazione aerea francese. Il sistema, conforme ai regolamenti SES, mette in atto l'esecuzione del primo Pacchetto di Attuazione di SESAR, agevolando inoltre l'implementazione futura dei Pacchetti 2 e 3.

L'implementazione di 4-Flight si protrae fino al 2020, ed è organizzata in due fasi successive.

Il sistema 4-flight permetterà di migliorare la qualità del servizio offerta da ENAV e da DSNA, migliorando le performance in termini di sicurezza, capacità, impatto ambientale ed efficienza di costi.

f) Il Sistema EGNOS e la ESSP S.a.s.

EGNOS (*European Ground Navigation Overlay System*) è il programma europeo congiunto dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA), della Commissione Europea e di Eurocontrol, e rappresenta il primo sistema di navigazione satellitare europeo, che anticipa il rilascio del sistema globale di navigazione satellitare Galileo.

L'implementazione di EGNOS consentirà un significativo aumento della precisione del sistema di posizionamento globale GPS, con importanti ricadute in ogni settore connesso alla navigazione satellitare, tra cui la gestione del traffico aereo.

Nel 1999 ENAV, DFS (Germania), AENA (Spagna), DSNA (Francia - attualmente DGAC/DSNA) e NATS (U.K.) hanno firmato un *memorandum of cooperation* al fine di sviluppare congiuntamente e in modo coordinato l'implementazione di EGNOS, e hanno creato lo *EGNOS Operators Infrastructure Group (EOIG)*, a cui successivamente si sono aggiunti il gruppo *Sky guide* (Svizzera), *Nav-ep* (Portogallo), *CNES* e *NMA*.

A partire dal 1° aprile 2009, inoltre, è stata costituita la ESSP Sas, di cui ENAV è azionista, società a cui sono state trasferite e responsabilità di gestione del servizio e responsabilità nell'erogazione del segnale fino al 2013.

In Italia ENAV ha perfezionato un nuovo centro di controllo (MCC) a Ciampino e quattro stazioni distribuite sul territorio.

C) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli investimenti 2010-2012

a. Premessa

Gli interventi pianificati nel Piano 2009-2011 in continuità con quelli programmati per il triennio precedente, avevano confermato la logica del potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e consolidare una posizione di rilievo nell'ambito del trasporto aereo europeo in termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio offerto.

In linea con il triennio precedente, gli investimenti sui sistemi finalizzati alla sicurezza del volo (*safety*) e sugli impianti (*security*) hanno costituito la parte preponderante del Piano. In linea generale, ENAV continua ad impegnare per la sicurezza la maggior parte delle sue risorse economiche.

L'impegno previsto per l'anno 2010 era pari a 171 M€. In riferimento a detta previsione, alla data del 31-12-2010, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 167 M€, pari a oltre il 97% del budget iniziale.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2010-2012, ENAV intende confermare la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, le quali non solo si sono rivelate operativamente efficaci e profittevoli, ma hanno anche in larga misura anticipato il nuovo network ATM che sta permeando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea sta, infatti, procedendo verso una sostanziale rivoluzione tecnologica del network ATM europeo, a cui sono chiamati a partecipare tutti gli stakeholders del trasporto aereo, in primis i Provider dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

Il Piano degli Investimenti 2010-2012 è stato proposto nel rispetto del quadro di riferimento approvato dal CdA aziendale nel 2009, proseguendo nelle linee di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica e puntando ad elevati standard di sicurezza, efficienza e qualità del servizio. Sull'obiettivo della sicurezza (safety e security) ENAV continua ad impegnare la maggior parte delle risorse economiche destinate agli investimenti.

Il Piano degli investimenti per il triennio 2010-2012 ha previsto un impegno complessivo del triennio di 413 milioni di Euro. Il piano permette di delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM internazionale e di definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo, che impattano direttamente sulle attività istituzionali, in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo, e sulle politiche strategiche di sviluppo aziendale delineate dal Piano Industriale.

I programmi di investimento descritti nel Piano, quindi, hanno l'obiettivo di assicurare che gli "asset" a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo siano coerenti con gli obiettivi di performance aziendale, nonché conformi agli standard qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli organismi regolatori del settore, consentendo ad ENAV di mantenere la posizione di assoluto rilievo assunta nell'ambito del trasporto aereo europeo.

•Gli importi degli investimenti previsti nel triennio sono i seguenti:

| 2010 | 2011 | 2012 | TOTALE |
|--------|--------|--------|--------|
| 171 M€ | 137 M€ | 105 M€ | 413M€ |

Il peso prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano

direttamente le attività istituzionali in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Il piano degli investimenti 2010-2012 ha confermato gli impegni per il biennio 2010 e 2011 ed ha, inoltre, previsto ulteriori interventi a seguito di risultanze emerse nel concreto sviluppo implementativo.

b. Interventi del Piano soggetti ad autofinanziamento

Per quanto riguarda gli interventi autofinanziabili da ENAV, si nota che l'impegno di spesa nel triennio rispecchia l'andamento decrescente tracciato dal Piano 2009-2011 e si stabilizza su importi ancora più contenuti rispetto al periodo precedente.

I principali investimenti si riferiscono ai seguenti interventi:

- prosecuzione del programma "data-link 2000+" con l'estensione del servizio agli spazi aerei controllati dagli ACC di Brindisi e Milano;
- estensione della sorveglianza aeroportuale con sistemi di multilaterazione ad altri aeroporti ad elevata densità di traffico;
- rinnovamento e messa a norma di centrali elettriche obsolete su vari siti aeroportuali;
- adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 74 ICAO;
- adeguamenti infrastrutturali ed energetici presso l'ACC di Padova;
- rinnovamento tecnologico delle piattaforme di sperimentazione e simulazione;
- acquisizione di un nuovo velivolo per Radiomisure.

c. Interventi del Piano realizzabili con finanziamenti esterni

La consistenza economica di alcuni macro-interventi di carattere strategico da realizzare nel triennio impone di far ricorso a fonti di finanziamento esterne all'Azienda, non potendo i relativi investimenti essere sostenuti in toto attraverso l'autofinanziamento.

Gli interventi realizzabili attraverso contribuzioni pubbliche sono i seguenti:

- Adeguamento degli aeroporti militari in procinto di essere trasferiti ad ENAV;
- Allestimento tecnologico della Torre e del Blocco Tecnico a Grottaglie;
- Realizzazione di sistemi di rilevamento del Wind Shear presso alcuni aeroporti del Sud.

d. Profili finanziari

Come già riferito, il Piano Investimenti 2010-2012 prevede interventi per complessivi 413 Milioni €. L'esborso finanziario, nel triennio di riferimento, legato sia ai nuovi investimenti che agli interventi già in corso di realizzazione, è previsto in circa 494 Milioni €.

L'esposizione finanziaria media nel periodo 2010-2012 risulta pari a circa 171 Milioni €. Nella formulazione di tale previsione sono stati tenuti in considerazione i seguenti elementi:

- Previsione economica del triennio di riferimento, il cui risultato operativo è stimato in crescita di circa il 2% medio annuo;
- Riscossione nel 2010 dei crediti verso lo Stato pari a 244 Milioni € per il triennio 2007-2009; per gli altri anni è stata prevista l'entrata a regime della riscossione dei crediti stessi;
- Riscossione nel 2010 del credito IVA, per complessivi 85 Milioni €, relativo al periodo 2005-2007;
- Riscossione di contributi pubblici nel 2010 per un importo totale di 37 Milioni €;
- Riscossione nel triennio di 21,1 Milioni € annuali, relativi al contributo previsto dalla Legge 102/09 per gli aeroporti militari.

e. Principali interventi attivati nel 2010

Al 31 dicembre 2010, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 167 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti figurano:

- Installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- Adeguamenti funzionali al sistema SATCAS;
- Adeguamento e ristrutturazione sale TLC (E-Net);
- Attivazione, nell'ambito dell'accordo quadro relativo al Piano Radar Nazionale Aeroportuale, di una Lettera d'ordine applicativa per l'ammodernamento dei radar primari di rotta e di avvicinamento di Masseria Orimini e Lambro;
- Implementazione del Sistema di comunicazione Data Link 2000 su tutti gli ACC e sui principali aeroporti italiani;

- Attivazione, nell'ambito degli accordi quadro relativi all'ammodernamento e all'implementazione dei Sistemi di Radioassistenza, di Lettere d'ordine applicative per la fornitura e l'installazione dei sistemi di radioassistenza;
- Acquisto del terzo velivolo per le Radiomisure;
- Sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- Progetto Athena per la riorganizzazione degli spazi aerei;
- Adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 73 di ICAO per gli aeroporti di Ancona, Bari, Bolzano, Lamezia e Perugia;
- Adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e l'analisi elettromagnetica (AIRNAS) al GNSS;
- Fornitura ed installazione del simulatore "TWR 3D 360°" per Milano Malpensa.

f. Sviluppo dei sistemi informativi gestionali

Nel corso dell'anno 2010 e nel primo semestre 2011, sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti. In particolare:

- l'implementazione del nuovo sistema di contabilità analitica basata sul modulo Hyperion di oracle, pienamente integrato nell'ERP aziendale;
- lo sviluppo del progetto ESPER (Evoluzione Sistemi del PERSONALE) che di fatto consente ad ENAV di sostituire le attuali applicazioni del personale a favore di nuove applicazioni presenti all'interno dell'ERP aziendale in un ambiente integrato e congruente con gli altri moduli già presenti;
- lo sviluppo del sistema di tesoreria in ottica di gruppo ENAV ed in linea con le nuove normative in materia di tracciabilità dei flussi finanziari. Di fatto, attraverso un'unica applicazione si erogano servizi per l'azienda ENAV e per Techno Sky garantendo ad ogni azienda il governo del proprio dato ed efficientando i costi dello sviluppo e della successiva manutenzione del sistema;
- il completamento del nuovo sistema Turni capace di standardizzare, attraverso l'unica piattaforma presente in ENAV, l'erogazione della turnazione su tutti gli impianti operativi consentendo di fatto alla Direzione Generale nella componente Operativa un nuovo modello di governo e controllo;
- la realizzazione del nuovo sistema Teleforum capace di rappresentare lo scadenario e la gestione del contenzioso del lavoro;

- l'adozione della nuova piattaforma *open source* "Moodle" per l'erogazione dei corsi di formazione in modalità e-Learning alla società Techno Sky e, più in generale, candidata da ENAV ad essere la piattaforma per erogare formazione al mercato *Aviation*.

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2011-2013

Il 23 Maggio 2011 il CdA di ENAV ha approvato il piano degli investimenti aziendali per il triennio 2011-2013.

Il piano degli investimenti fornisce la pianificazione tecnica ed economica degli interventi previsti da ENAV nel triennio per lo sviluppo dei propri "assets" tecnologici ed infrastrutturali.

L'oggetto prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative.

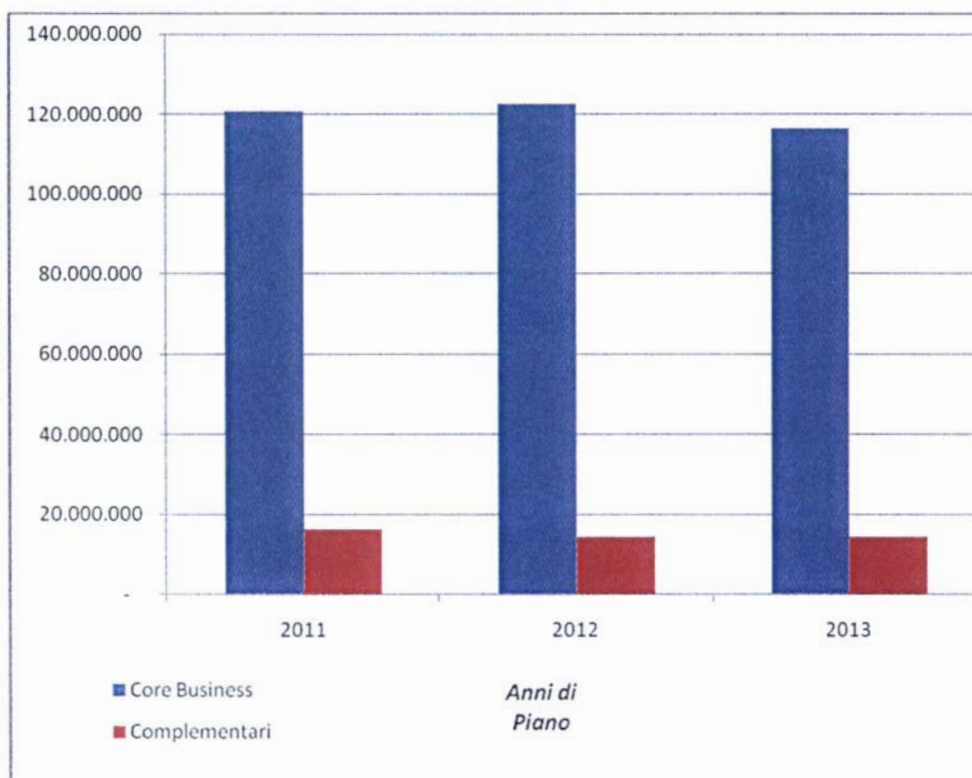
L'importo degli investimenti programmati nel triennio risulta il seguente:

| 2011 | 2012 | 2013 | TOTALE |
|--------|--------|--------|--------|
| 137 MC | 137 MC | 131 MC | 405MC |

Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

L'impegno economico, lievemente decrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, riscontra adesso una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di ENAV.

In tale contesto si può affermare che l'azienda sta coerentemente perseguendo gli obiettivi prefissati, nell'ottica delle politiche di sviluppo finora sostenute, con un impegno costante che dovrà accompagnare il triennio futuro per non perdere la posizione guadagnata nel contesto internazionale.



Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, ENAV farà ricorso a fonti di finanziamento esterne e quindi si avvarrà, anche se in misura molto limitata, di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2010-2012) in termini di:

- rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.