

Come sopra riportato, gli obiettivi comunitari di riferimento per ognuna delle quattro aree di *performance* sono stati fissati con la Decisione della Commissione Europea n. 121 del 21/02/2011, mentre gli obiettivi nazionali devono essere definiti dai singoli Stati in maniera coerente con gli obiettivi comunitari.

La normativa stabilisce che le prestazioni siano misurate all'interno di un arco temporale definito che prende il nome di "periodo di riferimento". Il primo periodo di riferimento per il sistema di prestazioni riguarda gli anni dal 2012 al 2014 (incluso). Inoltre, per il primo periodo di riferimento, le prestazioni saranno misurate solamente sulla rotta, mentre dal secondo periodo in poi è prevista l'introduzione di obiettivi anche per il terminale.

Occorre, altresì, precisare che per il primo periodo di riferimento il Regolamento prevede la fissazione di obiettivi vincolanti per gli Stati per le sole aree della capacità e della efficienza economica mentre per l'area della *safety* e dell'ambiente è previsto solamente il monitoraggio di alcuni indicatori.

-La fine del *full cost recovery* ed i meccanismi di condivisione del rischio

La novità più rilevante del nuovo pacchetto normativo è, come sopra detto, rappresentata dall'introduzione di regole che segnano, di fatto, la fine del *full cost recovery*.

Infatti, il Regolamento UE n. 1191/2010 regola, nel dettaglio, i principi introdotti dallo schema di prestazioni, definendone i contenuti tecnici con particolare riguardo alla ripartizione del rischio sui costi e sul traffico ed alla regolamentazione dei meccanismi di incentivazione e disincentivazione applicabili al raggiungimento o meno degli obiettivi stabiliti.

In particolare, per ciò che concerne il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, questo si basa sulla misurazione dello scostamento tra le previsioni di traffico, espresso in Unità di Servizio, utilizzate per il calcolo dell'indicatore di efficienza economica ed i valori di consuntivo rilevati alla fine dell'anno in esame. Il meccanismo si presenta piuttosto articolato e complesso così come la sua applicazione, di cui si riportano di seguito una rappresentazione (Figura 5) ed una rappresentazione di sintesi.

L'applicazione di tale meccanismo comporta che, ad esempio, nel caso di uno scostamento del traffico rispetto al preventivato compreso tra -2% e -10%, la Società, oltre a sopportare il 100% della perdita che ricade nella fascia compresa tra 0 e -2%, dovrà anche sopportare il 30% della perdita compresa tra il -2% ed il -10%. Per le

compagnie, ciò si traduce in un vantaggio in quanto non vedranno trasferita in tariffa l'intera perdita, come invece avveniva fino al 2011 grazie al meccanismo del *full cost recovery*, ma soltanto una parte.

Per tutte le variazioni di traffico che dovessero attestarsi al di sopra del +10% oppure al di sotto del -10% si applicherà nuovamente il *full cost recovery*.

Per quanto concerne i costi, invece, è stata eliminata la possibilità di trasferire integralmente ai Vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget e quanto consuntivato a fine anno (cosiddetto meccanismo del *balance*), scostamenti che resteranno invece a carico dei Bilanci dei Provider.

In particolare, secondo l'art. 11 *bis*, c. 8 del Regolamento EU n. 1191/2010: "a) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'ente qualificato interessati; b) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta è a carico del fornitore di servizi di navigazione aerea, dello Stato membro o dell'ente qualificato interessati, fatta salva l'attivazione di un dispositivo di allarme, di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 691/2010".

Tali previsioni possono non applicarsi per quelle variazioni di costo che sono riconducibili ai cosiddetti "costi non controllabili", ovvero che si possano ritenere al di fuori del controllo dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli Stati membri e degli enti qualificati (art. 11 *bis*, c. 8c, Regolamento EU n. 1191/2010).

Tra i costi non controllabili rientrano (Reg. n. 1191/2010, art. 11 *bis*, comma 8c) i costi generati da:

- i) cambiamenti imprevisti di normative nazionali in materia pensionistica e di contabilità delle pensioni;
- ii) cambiamenti imprevisti della normativa fiscale nazionale;
- iii) elementi di costo nuovi e imprevisti non contenuti nel piano di prestazione nazionale ma imposti da obblighi di legge;
- iv) cambiamenti imprevisti nei costi o nelle entrate dovuti a obblighi fissati da accordi internazionali;
- v) significativi cambiamenti nei tassi di interesse sui prestiti.

È, invece, previsto il recupero annuale, attraverso la tariffa, dello scostamento tra inflazione prevista e effettiva.

Come anticipato in precedenza, il Regolamento n. 691/2010 introduce anche, per la prima volta, la possibilità di adottare un sistema di incentivazione (o di penalità) qualora gli obiettivi, rispettivamente, siano o non siano stati raggiunti dal fornitore di servizi alla navigazione aerea. Tali incentivi possono avere natura finanziaria o di altro tipo (ad esempio, piani di azione correttivi con scadenze e misure associate).

Non è però contemplata la possibilità di applicare meccanismi incentivanti di natura finanziaria sulla *safety*, che viene riconosciuta come prioritaria rispetto alle altre aree di prestazioni.

-Lo strumento dei Piani di Performance

Lo strumento attraverso il quale gli Stati possono dichiarare i propri obiettivi è rappresentato dal "Piano di *Performance* Nazionale".

I Piani di *Performance* si rivolgono agli Stati Membri dell'Unione Europea (27+2)⁴ che devono garantirne l'applicazione da parte di tutti i soggetti coinvolti, i principali dei quali sono i *provider* di servizi alla navigazione aerea.

Tali Piani sono relativi al "periodo di riferimento" per come definito precedentemente. Gli obblighi derivanti dal Piano di *Performance*, una volta approvati, saranno vincolanti per l'intero periodo di riferimento e getteranno le basi per la pianificazione del periodo di riferimento successivo.

La procedura di valutazione dei Piani si sviluppa su un periodo che può avere una durata minima di quattro ed una durata massima di dodici mesi. Tale valutazione, laddove dovesse avere esito negativo, comporterà un'attività di rinegoziazione ed una possibile richiesta di revisione del Piano da parte della Commissione Europea.

Il Piano, dopo l'approvazione definitiva, assume lo status di documento vincolante per lo Stato e per i Provider, per i quali rappresenterà un vincolo significativo per la gestione aziendale nel corso del periodo di riferimento.

⁴ Gli Stati soggetti al Performance Scheme nel primo periodo di riferimento sono i 27 Stati Membri, cioè Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Regno Unito, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria. A tali Stati sono stati aggiunti la Norvegia e la Svizzera i quali, oltre ad avere istituito una Autorità Nazionale di Vigilanza (NSA - *National Supervisory Authority*), hanno stipulato accordi bilaterali o accordi multilaterali in materia di trasporto aereo con l'Unione Europea e, pertanto, sono soggetti alla normativa sul Cielo Unico Europeo.

-Il Piano di Performance italiano

La redazione del Piano di *Performance* Italiano è stata curata, come previsto dalla normativa, dall’Autorità Nazionale di Vigilanza (ENAC) ai sensi della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, in stretto raccordo con ENAV, con l’Aeronautica Militare e con le Istituzioni Nazionali di riferimento (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell’Economia e delle Finanze).

Con l’invio del Piano, il 30 Giugno 2011, alla Commissione Europea da parte di ENAC (quale delegata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) si è quindi concluso il processo di redazione del Piano.

Per ciò che concerne gli obiettivi prestazionali, ENAV ha espresso uno sforzo significativo nella definizione dei propri obiettivi, siano essi di natura operativa che di efficienza economica. In particolare, a questi ultimi è dedicato il paragrafo seguente.

Come previsto dalla norma i Piani di *Performance* sono soggetti ad un processo di valutazione che è prossimo alla sua conclusione. Infatti, dopo l’invio dei Piani nel Giugno 2011, la Commissione ha avviato il processo di revisione, il quale ha avuto il primo momento di controllo con la pubblicazione della Raccomandazione della Commissione Europea del 23 Novembre 2011 che indicava agli Stati le azioni da intraprendere per la revisione dei target inclusi nei Piani di *Performance* Nazionali. Come azione successiva, gli Stati sono stati invitati ad inviare Piani Nazionali di *Performance* rivisitati (*Addendum*) alla luce delle indicazioni contenute nella Raccomandazione stessa.

L’Italia, ha inviato il proprio Piano rivisitato il 30 Gennaio 2012 ed è, quindi, in attesa della comunicazione ufficiale da parte della Commissione Europea. Quest’ultima, infatti, ha già reso noto, attraverso un comunicato stampa del 19 Luglio 2012, la sostanziale approvazione di tutti i Piani di *Performance* dei Paesi Membri.

-L’obiettivo di efficienza economica di rotta della Società

L’indicatore di efficienza economica, previsto dallo schema di prestazioni comunitario, è dato dalla tariffa determinata di rotta (*Determined Unit Rate – DUR*) ossia dal “tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizio, atteso per il periodo a livello dell’Unione europea. L’indicatore è espresso in Euro e in termini reali ed è fornito per ogni anno del periodo di riferimento” (Reg. UE n. 691/2010, Annesso 1).

La tariffa determinata non deve, pertanto, essere equivocata con la tariffa applicata ai vettori, in quanto non coincidente con quest'ultima sia per le modalità di calcolo (ai fini del calcolo della DUR sono presi in considerazione solamente i costi determinati e non anche i *balance* inseriti, invece, nel calcolo della tariffa), sia perché l'indicatore è espresso in termini reali (Euro 2009) e non nominali.

Dalla definizione di DUR si evince che il raggiungimento dell'obiettivo di efficienza economica è dipendente non soltanto dal controllo sui costi che il *provider* può esercitare, ma anche dall'andamento del traffico, il quale è da considerarsi variabile sostanzialmente esogena e non controllabile dal provider stesso.

Per raggiungere tale obiettivo la Società ha espresso uno sforzo significativo nel contenimento dei costi nella definizione della cornice dei costi determinati da assoggettare a *performance*.

Nell'analisi dell'indicatore di efficienza economica, occorre considerare che questo è significativamente condizionato dall'andamento del traffico. I drammatici eventi legati alla crisi Nord Africana verificatisi nel corso dell'anno 2011, che hanno portato anche alla chiusura dello spazio aereo sulla regione libica in applicazione della risoluzione ONU n. 1973/2011, si sono, però, tradotti in una significativa perdita di volumi di traffico per la Società. L'anno 2011 si è infatti chiuso con una perdita di Unità di Servizio pari al 2,9% rispetto all'anno precedente e questo ha avuto dei riverberi nelle previsioni di traffico per il primo periodo di riferimento. Le Unità di Servizio totali previste ai fini del calcolo dell'indicatore di efficienza economica hanno comunque mantenuto un andamento positivo.

E' da tenere inoltre in considerazione che la Società non può autonomamente stabilire le previsioni di traffico a cui legare le proprie *performance*, ma deve, per regolamento comunitario, fare riferimento ai *forecast* di EUROCONTROL e motivare in modo efficace l'utilizzo di qualsiasi altro valore diverso da tale previsioni.

ENAV è riuscita a mantenere significativi obiettivi di efficienza economica per il primo periodo di riferimento.

L'efficienza è, infatti, crescente nel primo periodo di riferimento fino a raggiungere il livello del 3,5% nel 2014, per come richiesto dalla Commissione Europea.

L'efficienza complessiva nel periodo 2012-2014 è superiore all'8,6%, con una efficienza media annua di circa il 3%. In un contesto caratterizzato da una crisi economica importante e da livelli di traffico che, seppure in ripresa nei primi mesi del 2012 sono comunque ancora in sofferenza, tali obiettivi possono essere considerati un risultato di rilievo per la Società.

-Il meccanismo di incentivazione sulla capacità

Una menzione merita la definizione, all'interno del Piano di *Performance* Nazionale, di un meccanismo di incentivazione di tipo bonus/malus riconosciuto ad ENAV nella ipotesi di raggiungimento (o non raggiungimento) degli obiettivi di capacità.

La peculiarità del sistema incentivante previsto dal Piano di *Performance* italiano si concretizza nella fattispecie che prevede, al fine di continuare nel percorso dell'eccellenza operativa della Società, la corresponsione del bonus correlata al raggiungimento di una "soglia di incentivo", la quale risulta essere ancora più bassa, e quindi più sfidante, rispetto agli obiettivi nazionali.

Pertanto, attraverso l'applicazione di tale meccanismo, ad ENAV sarà riconosciuto un bonus economico a fronte del raggiungimento degli obiettivi di capacità (espressi in termini di media annuale dei minuti di ritardo ATFM per volo assistito durante la fase di rotta). La quantificazione dei ritardi ai fini della attribuzione dell'eventuale bonus prenderà in considerazione soltanto le cause di ritardo direttamente imputabili ad ENAV.

L'applicazione del disincentivo (*malus*) è prevista, invece, qualora il risultato ottenuto da ENAV e per cause ad essa imputabili, in termini di ritardo ATFM per volo assistito durante la fase di rotta, sia peggiore dell'obiettivo nazionale.

Attraverso la previsione di tale meccanismo è stato sancito il legame esistente tra l'impegno profuso dalla Società al fine di garantire standard qualitativi sempre più elevati ed il beneficio di cui godono le compagnie aeree a fronte di livelli di ritardo sempre più bassi.

È da evidenziare infatti come ENAV, negli ultimi anni, si sia distinta a livello europeo per le proprie prestazioni operative che sono considerate come una "best practice" di riferimento. Il livello di ritardi attribuibili ad ENAV è, ad oggi, tra i più bassi d'Europa e tale risultato.

Si rileva inoltre come, nel panorama europeo, solo l'Italia insieme alla Gran Bretagna abbia previsto un sistema di incentivazione legato alla capacità dei provider di migliorare nel tempo la qualità del servizio reso ai propri clienti (compagnie aeree).

-I riflessi dei nuovi Regolamenti comunitari sulla Società

Da quanto sopra appare evidente come la nuova normativa comunitaria abbia segnato il passaggio da un sistema in cui ai fornitori di servizi alla navigazione aerea era garantito il recupero integrale dei propri costi attraverso le tariffe applicate ai vettori, ad un sistema in cui il rischio gestionale e le necessarie azioni di mitigazione assumono un ruolo di rilievo.

Ciò assume particolare rilievo se si considera, come visto in precedenza, che il grande elemento di novità introdotto dalla novella normativa comunitaria consiste proprio nella previsione di nuovi meccanismi di ripartizione del rischio, i quali richiedono al fornitore di servizi alla navigazione aerea di sostenerne nuovi e rilevanti che possono tradursi anche in potenziali perdite per il *provider* stesso.

Ciò è particolarmente vero se si considera il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico. Infatti, il *provider* non ha alcuna leva di controllo sui livelli di traffico, essendo questi dipendenti prevalentemente da fattori esogeni quali la congiuntura economica, le scelte strategiche delle compagnie aeree e dei gestori aeroportuali, le scelte in materia assunte a livello politico nazionale, etc..

Gli impatti principali del nuovo quadro normativo sono, pertanto, prevalentemente riconducibili alla vita economica della Società che dovrà orientare, ancora più di prima, i propri processi decisionali al mantenimento della propria stabilità finanziaria ed economica.

Occorre, altresì, evidenziare come la struttura dei costi del *provider* nazionale sia naturalmente caratterizzata da una certa rigidità nelle sue principali componenti. Difatti, se si considerano le sole voci di costo del personale e di manutenzione degli impianti (che da sole rappresentano circa l'80% dei costi di budget) è evidente come la loro pianificazione non possa seguire una logica di breve termine legata alla variabilità della domanda, ma debba invece essere correlata ad un orizzonte temporale di più ampio respiro (medio - lungo termine), al fine di garantire quei livelli di sicurezza e di qualità del servizio imprescindibili per un sistema del trasporto aereo sicuro ed affidabile.

Sebbene per il primo periodo di riferimento gli obiettivi prestazionali di efficienza economica facciano riferimento alla sola rotta, appare opportuno ricordare che proprio la gestione del traffico di rotta riguarda circa il 75% del volume di affari della Società.

Tale elemento rafforza l'idea che l'introduzione del nuovo schema di prestazioni si traduca, di fatto, in un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale per la Società.

C) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

-Il quadro di riferimento

A livello continentale, la creazione di un quadro normativo Europeo attraverso l'adozione, nel 2004, del Regolamento Comunitario *Single European Sky* (SES I) n.549 del 2004, come già segnalato nelle precedenti relazioni, 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. In questo solco la Commissione Europea con l'iniziativa *Single European Sky II*, ha promosso un processo di maturazione del sistema ATM Europeo che dovrà essere considerato sempre più come un *unicum*, gestito in modo coordinato dai diversi attori che dovranno sviluppare un sistema integrato secondo direttive comuni. Il *Single European Sky II* (SES II) individua quindi i pilastri chiave per l'implementazione del 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.

A seguito dei positivi risultati, nel corso del 2011, la Commissione Europea ha prodotto una Comunicazione al Parlamento e Consiglio evidenziando la volontà di costituire il *Deployment Manager*, cioè un partenariato pubblico-privato che coordini, con una struttura di governo robusta e guidata da ANSP, compagnie aeree e Aeroporti, l'implementazione di SESAR. Tale *Deployment Manager*, sarà costituito entro il 2014, nelle more, l'*IP1 Steering Group* è evoluto nel *Interim Deployment Steering Group*.

Di seguito sono descritti i principali programmi internazionali di ENAV.

BLUE MED

La norma europea sul Cielo Unico prevede la costituzione, entro il 2012, di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (*Functional Airspace Block, FAB*), 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.

L'implementazione, ultima fase del progetto, sarà avviata in seguito alla valutazione degli stati membri dei risultati della fase di definizione che è in corso di finalizzazione nel 2012. L'implementazione del FAB consentirà di migliorare la qualità del servizio, in termini di efficienza ambientale, riduzione dei ritardi e contenimento dei costi.

Il programma SESAR

Il programma SESAR (*Single European Sky ATM Research*), finalizzato 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.

i. La fase di ricerca e sviluppo (SESAR Joint Undertaking)

Dopo la conclusione positiva della prima fase, è iniziata la seconda fase del progetto SESAR dedicata alla ricerca e sviluppo dei requisiti tecnologici, componenti e procedure necessarie alla modernizzazione dell'infrastruttura ATM, prevista nell'arco degli anni 2008-2016. La gestione e coordinamento di questa fase è stata affidata all'impresa comune *SESAR Joint Undertaking*, istituita con il regolamento comunitario 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 35 milioni di euro per il periodo di riferimento.

ii. La fase di implementazione

La terza fase del Progetto SESAR, l'implementazione, si divide in più fasi. La prima cosiddetta, IP1 (*Implementation Package 1*), è iniziata nel 2008 e si prevede verrà completata nel 2015 introducendo la *baseline* di SESAR. La seconda, IP2, è pianificata per gli anni 2016-2020 e prevede la produzione e l'implementazione dell'infrastruttura, progettata congiuntamente attraverso la *SESAR Joint Undertaking*, per il nuovo sistema ATM europeo.

4 Flight

Il 4-Flight è un sistema di controllo del traffico aereo (ATC) che ENAV sta sviluppando in collaborazione con DSNA, la società francese fornitrice di servizi di navigazione aerea.

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

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

Coflight

Coflight è il sistema per il trattamento dei dati di volo (FDP - Flight Data Processing) di nuova generazione, una partnership tra ENAV, DSNA e Skyguide, rispettivamente ANSP francese e svizzero. Obiettivo principale del programma Coflight è quello di sostituire entro il 2015 gli attuali sistemi FDP in uso in Italia, Francia e Svizzera con un unico sistema, di nuova generazione, interoperabile su scala europea ed in grado di supportare il servizio di ATC per i prossimi 20 anni. Una delle caratteristiche principali è il miglioramento della predizione della traiettoria dell'aeromobile, base di qualsiasi evoluzione per i sistemi di gestione del traffico aereo.

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.

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.

Nell'aprile del 2011 il segnale è stato certificato "*Safety of Life*" e sono quindi iniziate le operazioni EGNOS. Nel giugno del 2012 ENAV ha firmato l'*Egnos Working Agreement* (EWA), per sviluppare le procedure operative in Italia.

In Italia ENAV opera un centro di controllo (MCC) a Ciampino e quattro stazioni RIMS distribuite sul territorio.

D) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli Investimenti 2011-2013

Gli interventi pianificati nel Piano 2010-2012 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.

Il 23 Maggio 2011 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Piano degli Investimenti aziendali per il triennio 2011-2013, tracciando la pianificazione tecnica ed economica degli interventi previsti da ENAV nel triennio per lo sviluppo dei propri "asset" tecnologici ed infrastrutturali.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2011-2013, ENAV intendeva ancora confermare la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, le quali si erano rivelate operativamente efficaci e profittevoli, in larga misura anticipando i concetti del nuovo *network* ATM che sta caratterizzando 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 *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti, 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.

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

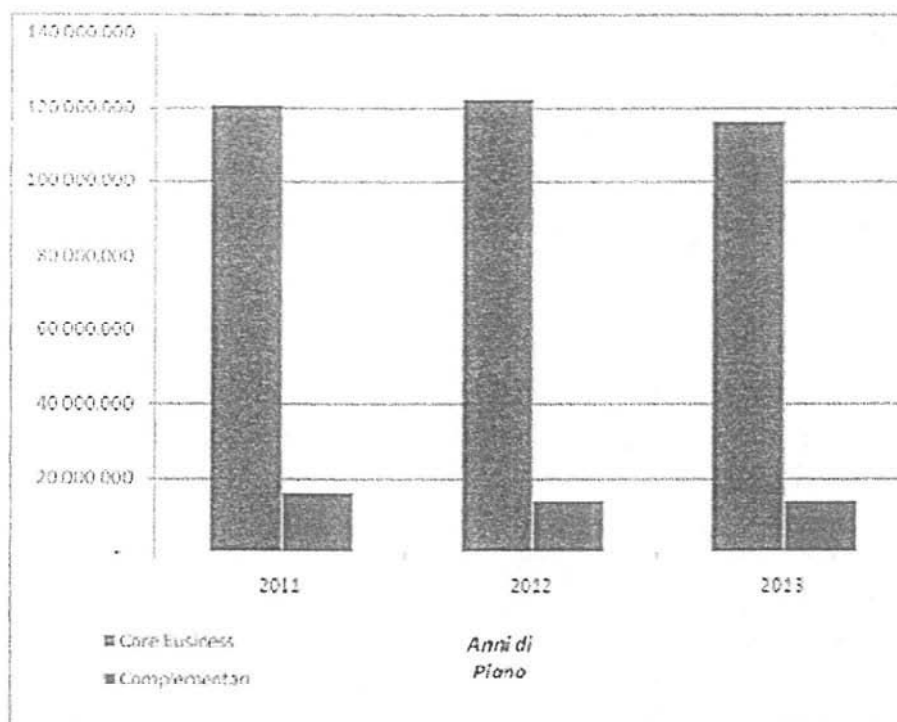
- rimodulazioni rese necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.

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

– *Investimenti pianificati nel triennio 2011-2013*



Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

– *Investimenti previsti*

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.

Principali interventi previsti nel piano 2011-13

La pianificazione 2011-2013 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2010-2012.

Tra gli interventi di maggior rilievo figurano:

- il completamento dell'ampliamento infrastrutturale e la costruzione di una centrale elettrica presso l'ACC di Roma;
- la realizzazione della LAN aeroportuale di Orio al Serio;
- la ristrutturazione del Blocco Tecnico di Catania;
- l'adeguamento tecnologico delle sale operative dei 4 ACC nazionali;
- l'avvio dello sviluppo della nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- l'ammodernamento di alcune radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- l'ammodernamento dei servizi di fonia operativa su vari aeroporti;
- l'ammodernamento della rete di comunicazioni di emergenza.
-

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 che si intendono realizzare attraverso contribuzioni pubbliche o comunitarie sono i seguenti:

- allestimento tecnologico della Torre e del Blocco Tecnico a Grottaglie;
- realizzazione di sistemi sorveglianza e radioassistenza in regione Calabria.

Aspetti finanziari del Piano 2011-13

Come già indicato, il Piano Investimenti 2011-2013 evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 405 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio.

La misura di tale impegno, coniugando le esigenze di contenimento di spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita coerentemente con uno sviluppo prospettico sostenibile dell'indebitamento finanziario dell'Azienda, tenuto conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2010, pari a circa 438 milioni Euro, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e tuttora in corso di realizzazione.

Sulla base delle stime effettuate, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2011-2013, dovrebbe dare luogo ad un avanzamento economico delle opere realizzate complessivamente pari a 556,5 milioni Euro.

		2011	2012	2013
Avanzamento annuo	economico	173,3	176,5	206,7

– *Avanzamento economico*

L'avanzamento economico delle opere nel triennio 2011-13 dovrebbe corrispondere a circa il 90% dei contratti già in essere al 31 dicembre 2010 ed a circa il 40% dell'importo degli investimenti previsti nel triennio stesso.

Stante la suddetta cornice contrattuale, e tenuto conto delle altre molteplici esigenze finanziarie dell'azienda, l'indebitamento finanziario netto evidenzia un trend sostanzialmente migliorativo nel tempo, pur se ciclicamente influenzato dalla tempistica di incasso dei crediti nei confronti dello Stato.

Principali interventi effettivamente attivati nel 2011

Al 31 dicembre 2011, relativamente agli investimenti del piano approvato nel maggio 2011, sono stati avviati programmi per circa 119 milioni di Euro, pari a circa l'87% del budget iniziale.

Il motivo dell'arretramento rispetto al piano di maggio è da ricercarsi essenzialmente in due fenomeni verificatisi nel corso del 2011:

- da una parte la crisi libica, con la chiusura dello spazio aereo nordafricano, ha privato l'Italia di significative direttrici di sorvolo, con riduzione della capacità richiesta. Tale crisi "locale" si è sovrapposta nell'ultimo trimestre ad una più generale crisi economica a livello

europeo, che ha condotto ad una ulteriore e generale riduzione del traffico aereo;

- nella parte finale dell'anno le complesse vicende e riorganizzazioni all'interno di ENAV S.p.A hanno condotto ad una naturale riduzione delle attività negoziali.

Le minori esigenze dovute ad un oggettivo calo del traffico ed il rallentamento delle attività aziendali, hanno condotto al valore sopra indicato, senza che questo abbia portato conseguenze di alcun tipo sui parametri di sicurezza del volo (*safety*) e degli impianti (*security*).

Infatti, il principale motivo di tale scostamento è legato alla mancata sottoscrizione del programma 4-Flight che è stato ripetutamente dibattuto in CdA nel corso dell'anno fino a pervenire, verso la fine del 2011 alla decisione di riemissione del bando di gara. La sostanziale motivazione di attivazione di 4-Flight nel 2011 era legata ai profili attesi di crescita del traffico, non sostenibili dalla attuale piattaforma *software* italiana, che imponeva di disporre di una versione integralmente nuova e dalle migliori prestazioni entro il 2015 - 16, con necessità, tenuto conto dei tempi di sviluppo, di avvio nel 2011. Il differimento di 2-3 anni del raggiungimento degli incrementi di traffico prima attesi per il 2015-16, ha reso possibile una ampia ridiscussione delle soluzioni ed architetture, nello spirito di individuare soluzioni maggiormente competitive con avvio differito al 2013.

A seguito dei lavori in corso nel 2011 e del complesso delle nuove attivazioni, al 31/12/2011 l'ammontare dei contratti già sottoscritti, per i quali ENAV è in attesa di ricevere le corrispondenti prestazioni da parte dei fornitori, è pari a circa 397 milioni di Euro.

A fine 2011 è venuto meno il finanziamento CIPE relativo all'aeroporto Falcone Borsellino. A seguito di ciò ENAV, come previsto nel contratto a suo tempo sottoscritto, ha disposto la risoluzione del contratto in data 11/1/2012.

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2012-2014

In considerazione della citata sfavorevole congiuntura internazionale che vede una consistente flessione di traffico e ricavi e della contemporanea entrata in vigore del