

Relazione sui risultati del controllo eseguito sulla gestione di Enav S.p.A per l'esercizio finanziario 2006.

INDICE

PREMESSA

I – L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

- 1 – Il rinnovo degli Organi sociali
- 2 – Il Piano Industriale 2006 - 2008
- 3 – Il rapporto Stato – Enav
- 4 – La sicurezza societaria
- 5 – La comunicazione societaria
- 6 – Le relazioni industriali

II – L'ATTIVITA' DI GESTIONE

A – LE RISORSE UMANE

- 1 – L'evoluzione organizzativa di Enav
- 2 – Il costo del personale
- 3 – La formazione

B – GLI INVESTIMENTI

- 1 – Piano investimenti 2006 – 2008: attuazione al 31 dicembre 2006
- 2 – Piano investimenti 2007 – 2009

C – LA SOLUZIONE DELLA VICENDA VITROCISSET. LA NASCITA DI TECHNO SKY

D – L'ATTIVITA' NEGOZIALE

- 1 – Le procedure di aggiudicazione
- 2 – Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di Enav

E – IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

- 1 – Il D.lgs 231/2001
- 2 – L'internal auditing

F – I RAPPORTI INTERNAZIONALI

III – L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2006

- 1 – I risultati del bilancio 2006
- 2 – Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica
- 3 – La partecipazione nel Consorzio Sicta

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Acronimi e Glossario

PREMESSA

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, Camera, XV legislatura, Doc. XV n. 52) la Corte, riferendo al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259, ha preso in considerazione i risultati complessivi della gestione del Consiglio di Amministrazione nominato per il triennio 2003-2005 ponendo in risalto il positivo cambiamento impresso ad Enav SpA che, pur nel non lungo periodo, aveva acquisito la fisionomia e l'operatività adeguate ad una società deputata alla tutela di un interesse pubblico di primaria rilevanza quale quello della sicurezza della navigazione aerea.

In particolare, la Corte ha sottolineato il ruolo centrale assunto nella gestione della Società dalla programmazione degli investimenti, che hanno comportato impegni finanziari di elevata grandezza trasfusi nel Piano Strategico 2006-2008, e la definizione dell'acquisizione del ramo di azienda Vitrociset SpA, che ha assicurato ad Enav la delicata funzione di conduzione e manutenzione degli impianti di controllo del traffico aereo così come auspicato dallo stesso Parlamento.

La presente Relazione – che riferisce sull'esercizio 2006 – parte proprio da questi due fondamentali aspetti per riferire sugli sviluppi che i vertici di Enav – confermati anche per il secondo mandato triennale – hanno saputo imprimere alle loro decisioni per migliorare la struttura organizzativa della Società ed il suo ruolo nel panorama internazionale dei fornitori di assistenza e controllo della navigazione aerea nella prospettiva primaria della salvaguardia della sicurezza della collettività.

I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

1. Il rinnovo degli Organi sociali

Come già riferito nella precedente Relazione, all'Assemblea ordinaria del 28 marzo 2006, riunita in seconda convocazione, si è proceduto alla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione, che è stato confermato per il triennio 2006-2008 pressochè totalmente: solo uno dei componenti il CdA in scadenza è cambiato. Successivamente, un altro membro si è dimesso per sopravvenuta nomina a Ministro della Repubblica.

I compensi dei componenti del CdA sono stati fissati in euro 50.000,00 lordi annui per il Presidente (nel precedente triennio 38.000,00 euro) e in euro 25.000,00 lordi annui per ciascun altro Consigliere (in precedenza 19.000,00 euro).

Nella seduta del 29 marzo 2006 il CdA ha definito i poteri del Presidente e dell'Amministratore Delegato – che ricalcano sostanzialmente i contenuti delle deleghe assegnate nel triennio 2003-2005 – e stabilito anche i relativi compensi.

Al Presidente è stato attribuito, ex art. 2389, comma 3, cod. civ., un compenso fisso di 80.000,00 euro lordi annui, una quota variabile fino ad un massimo di 30.000,00 euro lordi annui (entrambi previsti già per il precedente triennio) e un incentivo di lungo termine la cui durata coincide con quella del mandato, correlato al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo legati al Piano Industriale, così come definiti per l'Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per le Remunerazioni, il cui importo massimo complessivo per il triennio è fissato in 80.000,00 euro lordi. L'aumento degli emolumenti complessivi è del 26% circa.

Il corrispettivo del rapporto di amministrazione ex art. 2389, comma 3, cod. civ. è stato stabilito per l'Amministratore Delegato nelle seguenti misure:

- a) compenso fisso di 300.000,00 euro lordi annui (non variato), corrisposti in rate mensili posticipate (per il 2006 *pro rata temporis* a far data dalla nomina);
- b) quanto alla parte variabile, nella misura fino a un massimo di 90.000,00 euro lordi annui (già prevista nel precedente triennio).

La parte variabile viene corrisposta al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici, correlati al Piano Industriale e al *budget*, che saranno definiti dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Remunerazioni.

- c) un incentivo di lungo termine la cui durata coincide con quella del mandato, correlato al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo legati al Piano Industriale, definiti dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per le Remunerazioni, il cui importo massimo complessivo per il triennio viene fissato in 180.000,00 euro lordi.

L'incremento degli emolumenti complessivi è del 21% circa.

---- o --- o ---- o ---

Nell'Assemblea ordinaria del 20 aprile 2007 è stato rinnovato anche il Collegio sindacale. Mentre il Presidente è stato confermato, sono stati nominati due nuovi componenti effettivi e due membri supplenti.

I compensi annui lordi di competenza dei membri del Collegio sono stati così determinati: 30.000 euro per il Presidente e 20.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

2 - Il Piano Industriale 2006 - 2008

Nel corso del 2006 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Industriale Enav per il triennio 2006 - 2008.

Il Piano è stato sviluppato come "naturale" evoluzione del Piano 2005 - 2006, con lo scopo di mantenere coerenza e continuità con il modello precedentemente definito. Il Piano 2006-2008 rappresenta comunque, nei contenuti, una evoluzione rispetto al Piano 2005-2007 ed incorpora per l'anno 2005 il controllo di attuazione di quanto a suo tempo pianificato, esplicitando i risultati consuntivi ottenuti.

Il naturale "divenire" dell'Azienda che implica una continua modifica sia delle condizioni interne, (come ad esempio l'internalizzazione del processo di conduzione e manutenzione tecnica tramite l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset), nonché di quelle esterne, (come ad esempio le previsioni di incremento dei flussi di

traffico aereo sul territorio nazionale), ha quindi richiesto un aggiornamento degli indirizzi di governo contenuti nel Piano Industriale 2005-2007.

Il Piano Industriale definisce la visione aziendale di Enav e cioè quella di un'azienda "istituzionale" di natura tecnico-operativa ATM (Air Traffic Management) in chiave europea che ha come obiettivo complessivo di produrre valore per gli stakeholder (portatori di interesse) con miglioramento continuo del loro livello di soddisfazione.

Con il Piano, Enav traduce il suo obiettivo di massimizzare la "creazione di valore pubblico" in obiettivi gestionali, linee attuative e azioni, declinandoli secondo 4 aree di riferimento: economicità, capacità produttiva, obiettivi istituzionali e qualità del servizio.

Il requisito "istituzionale" significa che Enav ha una propria funzione "pubblica" a supporto della Comunità e del suo sviluppo e si pone l'obiettivo di massimizzare la creazione del valore nelle diverse dimensioni che caratterizzano gli obiettivi dei vari "stakeholder" favorendo l'integrazione e l'armonizzazione dei servizi ATM in Europa.

I principali stakeholder con i rispettivi obiettivi sono:

- il Governo che, attraverso i Ministeri competenti e nel suo ruolo di azionista, ha l'interesse che vengano realizzati gli obiettivi istituzionali dell'Azienda con il continuo miglioramento della efficienza economica;
- le Compagnie Aeree che, essendo garantite le condizioni di sicurezza del volo, puntualità e capacità produttiva, hanno l'interesse ad avere tariffe congrue e tendenzialmente in riduzione nel medio termine;
- i Passeggeri, che si attendono di vivere in condizioni di benessere l'esperienza di viaggio;
- i Gestori Aeroportuali, che hanno l'interesse ad integrarsi con Enav, sia in termini operativi sia negli sviluppi infrastrutturali, per rendere disponibili più elevate condizioni di capacità e sicurezza;
- la Collettività locale e nazionale, che ha interesse alla realizzazione di progetti finalizzati allo sviluppo economico e agli scambi interculturali;
- gli Enti di regolazione nazionali ed europei, che hanno l'interesse ad una interazione sinergica per favorire lo sviluppo del Sistema di navigazione nazionale ed europeo;
- l'Industria di settore, che ha interesse ad una relazione fondata sulla reciproca conoscenza per accrescere l'utilità delle prestazioni rese, anche nell'ottica di un adeguato presidio nazionale dell'innovazione tecnologica di settore;

- i Dipendenti, che hanno interesse ad un positivo coinvolgimento nello sviluppo dell'Azienda e alla valorizzazione delle loro competenze con conseguente motivazione e soddisfazione del proprio ruolo.

La scelta qualificante di Enav nel 2006-2008 è di perseguire in maniera equilibrata tutte le dimensioni del "valore pubblico" e perciò di soddisfare in modo bilanciato i suoi scopi caratteristici, qualificandosi così come Azienda istituzionale a tutto tondo. Per Enav, "valore pubblico" nel sistema del trasporto aereo del Paese, significa:

- consentire la circolazione aerea in sicurezza nello spazio aereo gestito;
- garantire i migliori livelli sugli obiettivi istituzionali, con particolare riguardo ai massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo;
- ottimizzare l'efficacia del servizio per il "sistema cliente" secondo le esigenze della domanda ed in base alla efficienza economica perseguibile;
- perseguire una posizione primaria nel sistema ATM europeo.

La misura del valore totale, in linea con il modello adottato nel Piano 2005-2007, è rappresentabile attraverso le seguenti dimensioni:

Le Dimensioni della Creazione di Valore Totale ENAV

<p>ECONOMICITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Produttività totale e Costi unitari ■ Penalizzazioni e Opportunità economiche indotte sull'esterno 	<p>OBIETTIVI ISTITUZIONALI</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sicurezza del Volo (Safety) ■ Sicurezza Fisica (Security) ■ Impatto Ambientale ■ Contributo al ruolo internazionale del Paese ■ Equa soddisfazione dei Dipendenti
<p>CAPACITÀ PRODUTTIVA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Adeguatezza del sistema produttivo alle domande di traffico (compagnie aeree, operatori aeroportuali, militari, indotto locale) ■ Allineamento tecnico-funzionale al paradigma europeo 	<p>QUALITÀ DEL SERVIZIO</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Puntualità ■ Continuità del Servizio

Le quattro dimensioni individuano con diversa modulazione di priorità e di peso le differenti esigenze di tutti gli "stakeholder" e sono la conseguenza di un

profondo processo di "aziendalizzazione" di Enav che da "sistema pubblico" sta sempre di più evolvendo verso un "sistema azienda", dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi "in linea" con i modelli aziendali di riferimento.

Particolare importanza strategica riveste, poi, l'acquisizione del ramo dell'azienda Vitrociset (che ha dato luogo alla nascita della controllata Tecno Sky s.r.l.), impegnato nell'erogazione dei servizi di manutenzione e conduzione delle componenti hardware degli impianti per il controllo del traffico aereo e degli impianti ausiliari.

L'internalizzazione di tali attività risulta coerente anche con il cammino intrapreso dall'attuale management Enav, in ottemperanza agli indirizzi ricevuti dall'azionista e dai competenti organi di controllo, che prevedeva l'avvio del processo di internalizzazione finalizzato a "normalizzare" le modalità di gestione e manutenzione dei sistemi operativi HW/SW necessari per erogare i servizi di assistenza al volo.

Tale azione pone le premesse per assicurare il massimo livello di sicurezza della circolazione aerea attraverso il presidio diretto di tutti i processi operativi. Inoltre, fornisce i presupposti per una potenziale espansione dell'attività in settori adiacenti, sia in campo nazionale, sia in campo europeo nell'ambito del generale processo di integrazione degli spazi aerei e di liberalizzazione dei relativi servizi.

Di non minore importanza è l'attenzione di Enav verso l'integrazione del Sistema di navigazione aerea in Europa con la partecipazioni alle principali iniziative comunitarie legate al "Single European Sky" (cielo unico europeo), prima tra tutte SESAR, istituito per definire il piano di implementazione del sistema ATM (Air Traffic Management).

La fase di trasformazione strutturale del trasporto aereo, inoltre, ha iniziato ad esprimersi anche nel mutamento della domanda dei servizi di Enav, con alcuni segnali che lasciano intravedere un cambiamento rispetto al consueto profilo di attività. L'integrazione con Techno Sky consentirà ad Enav di presentarsi, anche sul mercato europeo, con un'offerta, sull'attività *core business*, ancora più ampia ed integrata.

3- Il rapporto Stato – Enav

A) I contratti di programma e di servizio

L'art. 9 della l. 21 dicembre 1996 n. 665 stabilisce che il rapporto economico-istituzionale fra l'Enav e i Ministeri interessati (trasporti, difesa ed economia) sia definito da un "contratto di programma" e un "contratto di servizio".

La Corte ha più volte sottolineato nelle precedenti Relazioni come l'analisi storica dei tempi di sottoscrizione dei contratti in questione mostra che, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico voluto dalla legge.

Ormai, a fine 2007, a causa del ritardo imputabile ai Ministeri competenti, non sono stati ancora formalizzati i contratti di programma relativi agli anni 2001-2006 ed il contratto di servizio relativo agli anni 2001 - 2003.

Enav, da parte sua, continua ad operare in linea con gli orientamenti suggeriti dall'azionista, al di fuori della formale approvazione e sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, ma non può evitare che tale prassi, di cui non è responsabile, si traduca in una chiara vanificazione del dettato legislativo.

A ciò si aggiungono i problemi derivanti dall'impossibilità per Enav, in assenza di formalizzazione del contratto di servizio, di percepire concretamente quanto dallo Stato dovuto per i servizi espletati dalla società ed i "tagli" ai fondi per i contratti delle imprese pubbliche, recentemente preannunciati dalla Ragioneria dello Stato, secondo cui "a legislazione vigente, risultano complessivamente disponibili € 137.383.587,35, di cui € 49.413.587,35 per l'anno 2004, € 42.145.000,00 per l'anno 2005 ed € 45.825.000,00 per l'anno 2006.

La parte dei crediti che non verrà regolata all'atto della sottoscrizione del contratto di servizio dovrà tuttavia essere corrisposta quanto prima, al fine di evitare ulteriori problemi finanziari alla Società.

I crediti della Società nei confronti dello Stato ammontano a 451 milioni di euro, di cui 187 a titolo di rimborso IVA.

Si tratta di importi, peraltro, che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (l.n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante

(ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il ricorso a finanziamenti esterni.

La mancata percezione di tali importi ha costretto Enav a ricorrere ad anticipazioni finanziarie.

Tale situazione – che, si ripete, si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della Società – si è determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, Piano degli Investimenti (per circa 1 mld di euro negli anni 2004 - 2006) e dell'acquisizione di Techno Sky.

Per il futuro, se s'intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo faticosamente conquistate dalla Società, lo Stato dovrà farsi carico di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.

B) La legge sui requisiti di sistema ed i suoi effetti

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

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

Mentre sulla base della previgente normativa circa il 50% dei costi di erogazione del servizio di assistenza al traffico aereo, nelle fasi di decollo e di atterraggio, veniva sopportato dallo Stato che ripianava i mancati introiti dell'Enav, con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dall'art.11-sexies e septies- della predetta legge è aumentata, sostanzialmente,

l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di circa il 73% (120 milioni di euro su base annua, .cfr. prospetto a fine capitolo), con un incremento, rispetto al 2005, di circa 40 milioni di euro.

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

Per comprendere meglio gli effetti di tale nuova disposizione occorre avere presente che, nella determinazione della tariffa, vengono considerati i costi di gestione di 39 aeroporti, 14 dei quali con un traffico al di sopra della predetta soglia dell'1,5% e 25 al di sotto della stessa. I costi di questi ultimi erano già interamente a carico dello Stato.

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

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

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

Il meccanismo adottato, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento

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

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

di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

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

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

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

(*) CTT 2006	(*) CTT 2005	variazione
2,23	2,97	-0,74

	1	2	3	4	5 = 4-1
Descrizione	31.12.2006 CONSUNTIVO	31.12.2005 CONSUNTIVO	variazione	31.12.2006 SIMULAZIONE UDS 2006 * CTT 2005	variazione della simulazione con il consuntivo 2006
Ricavi di terminale a carico vettori (a)	45.647.937,67	74.054.994,10	(28.407.056,43)	77.999.088,92	32.351.151,25
Esenzioni terminale	1.900.526,44	2.973.118,65	(1.072.592,21)	2.531.185,47	630.659,03
Esenzione terminale su voli nazionali	28.798.375,03	19.521.075,03	9.277.300,00	20.988.047,03	(7.810.328,01)
Totale esenzioni (b)	30.698.901,47	22.494.193,68	8.204.707,79	23.519.232,50	(7.179.668,98)
Ripianamento per aeroporti a basso traffico	60.520.990,82	57.761.515,90	2.759.474,92	60.520.990,82	0,00
Franchigia 1,5% ad Aeroporti Maggiori	28.921.079,75	0,00	28.921.079,75	0,00	(28.921.079,75)
Totale ripianamenti (c)	89.442.070,57	57.761.515,90	31.680.554,67	60.520.990,82	(28.921.079,75)
Totale a carico Stato (d)=(b+c)	120.140.972,04	80.255.709,58	39.885.262,46	84.040.223,32	(36.100.748,73)
Totale ricavi di terminale (a+d)	165.788.909,71	154.310.703,68	11.478.206,03	162.039.312,23	3.749.597,48
Contributi in conto esercizio l.n. 248/05	30.000.000,00	0,00	30.000.000,00		30.000.000,00

Una conseguenza della l.n. 248/05 è stata la diminuzione della tariffa di terminale che è passata da € 2,97 a € 2,23. I nuovi importi a carico dello Stato, in virtù di questa legge, sono serviti, alla Società, per coprire i minori ricavi conseguenti all'abbattimento della tariffa. Con l'applicazione della l.n. 248/05 l'importo a carico dello Stato è passato da 80,2 milioni di euro del 2005 a 120,1 milioni di euro del 2006. Mantenendo applicata la tariffa del 2005 si è provveduto ad effettuare una simulazione, rappresentata nella colonna 4, che neutralizza gli effetti della l.n. 248/05 riguardo l'istituzione dei voli comunitari e della franchigia degli aeroporti maggiori. Le risultanze evidenziano, quindi, che, senza gli effetti della Legge, la Società avrebbe rilevato maggiori ricavi, nei confronti dei vettori, per 32,3 milioni di euro e, nel contempo, minori ricavi nei confronti dello Stato per 36,1 milioni di euro.

4 - La sicurezza societaria

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 aprile 2006 all'Amministratore Delegato sono stati attribuiti tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione.

In considerazione di ciò all'Amministratore Delegato spettano i poteri, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Come preannunciato dallo stesso Amministratore Delegato in sede di accettazione dei poteri, tenuto conto dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, questi ha conferito deleghe relative a tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs. 626/94, e successive modifiche ed integrazioni, ai responsabili delle unità produttive, individuate sulla base dei provvedimenti organizzativi.

Con disposizione nr. 3 del 29 gennaio 2007 è stata posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, in quanto Datore di lavoro, la funzione Sicurezza del Lavoro, di cui costituisce articolazione organizzativa il Servizio di Prevenzione e Protezione che, in base alla normativa vigente, mantiene autonomia esecutiva e specifiche responsabilità nonché una relazione funzionale diretta col Datore di lavoro.

Tra gli obiettivi societari vi è anche quello di assicurare omogeneità di gestione tra le diverse articolazioni organizzative nonché tra Enav e le partecipate; a tal fine è stato posto particolare impegno per cercare di conformare le varie unità produttive, tenuto conto delle peculiarità delle relative gestioni.

Nel corso del 2006 si è ottemperato, come di consueto, agli adempimenti previsti dal citato d.lgs. 626/94.

E' stata, inoltre, elaborata una nuova versione dei documenti di cui all'art. 4 comma 2 del citato d.lgs. 626/94, per il naturale aggiornamento dei dati contenuti, approfondendo tutte le schede dei singoli fattori di rischio con particolare riguardo alla valutazione del rischio incendio.

Presso tutte le strutture Enav sono state effettuate le annuali esercitazioni antincendio, in molte occasioni con la fattiva e preziosa partecipazione dei locali Comandi dei Vigili del fuoco ed, in un caso, della Protezione civile, consentendo di realizzare simulazioni molto efficaci sia per il personale Enav addetto alla gestione dell'emergenze, sia per gli altri soggetti eventualmente coinvolti. Tutto ciò in linea con l'obiettivo di agire a tutti i livelli in stretta collaborazione con i vari operatori del

sistema della navigazione e del trasporto aerei, in particolare sul tema della cultura e della sensibilità della sicurezza del lavoro.

Di alcune esercitazioni antincendio sono stati realizzati dei filmati, con opportuno montaggio dotato di idonee sottotitolazioni esplicative, che potranno costituire un utile contributo interno per la formazione dei citati addetti Enav alla gestione delle emergenze.

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

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

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

I citati Manuali vengono utilizzati nell'attività di formazione e informazione effettuata da personale Enav, anche in sede di riunioni periodiche.

In linea con l'indirizzo di rendere l'attività di Techno Sky (la nuova società derivata dall'acquisizione del ramo d'azienda di Vitrociset SpA) compatibile con quella di Enav sono state rese disponibili le linee guida del sistema di gestione della sicurezza del lavoro di Enav, compreso un *format* del documento di cui all'art. 4 comma 2 d.lgs. 626/94; ciò anche in considerazione dell'attività tuttora svolta dai lavoratori di Techno Sky nelle strutture di Enav, cui i vari documenti ex art. 4 citato si riferiscono.

In particolare per quanto riguarda i campi elettromagnetici, di comune interesse per Enav e Techno Sky, si cercherà di ottimizzare le iniziative per ottenere effetti a beneficio di entrambe.

Anche i risultati relativi ai campi elettromagnetici saranno utilizzati per aggiornare il citato documento di cui all'art. 4 e, in generale, per favorire, da parte dei delegati di funzioni, lo scambio di informazioni tra appaltante ed appaltatore previsto dall'art. 7 del d.lgs. 626/94, di recente integrato dal legislatore nell'intento di rafforzare la tutela dei lavoratori.

Le recenti modifiche di agosto 2007 alla disciplina in argomento riguardano anche i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RRLS) aziendali, la cui elezione tra l'altro deve avvenire di norma in un'unica giornata su tutto il territorio nazionale, salvo diverse determinazioni in sede di contrattazione collettiva, e gli obblighi di informazione nei confronti degli stessi, nel rispetto delle prevalenti ragioni di *security*: non si può trascurare infatti che le strutture di Enav devono essere particolarmente salvaguardate per la loro rilevanza ai fini dell'interesse generale anche con riferimento alla divulgazione delle relative informazioni.

5 - La comunicazione societaria

Considerati i risultati conseguiti negli ultimi anni nella comunicazione societaria da parte della Funzione Relazioni Esterne, nel 2006 Enav ha proseguito sulla strada intrapresa moltiplicando gli sforzi per sempre di più raggiungere Istituzioni-media-cittadini, per coinvolgere i suoi dipendenti e per parlare con tutti gli attori del Trasporto Aereo.

Costante e circostanziata risulta essere stata l'attività di relazione ed informazione presso le Istituzioni nazionali. Seppure già decisamente consolidato, è stato comunque intensificato il presidio di ogni sede decisionale, affinché si vedesse confermato un clima di fiducia verso un'Azienda fortemente rivolta alla creazione di valore pubblico. Alta è stata la produzione di materiale divulgativo fornito ai decision-maker al fine di agevolare al massimo l'interpretazione delle iniziative di Enav a favore dell'intero comparto del trasporto aereo nazionale.

Lo scorso anno si è conclusa l'iniziativa didattica "*la Scuola in Torre*", che da quando è partita (febbraio 2004) ha aperto agli studenti le porte delle Torri di controllo di Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Napoli, Olbia e Venezia. Del progetto sono stati informati oltre 115.000 studenti degli ultimi due anni di 663 istituti superiori, con l'obiettivo di far conoscere il ruolo di Enav per la sicurezza del trasporto aereo. Tra i 4.393 ragazzi che hanno poi effettivamente visitato le Torri, Relazioni Esterne ha gestito un concorso per il miglior slogan istituzionale dell'Azienda.

Fortemente incrementata è stata la comunicazione via internet attraverso il sito www.enav.it che, nell'anno, ha avuto un'affluenza di 492.711 visitatori, con una media giornaliera di 1.349 accessi. Attraverso enav.it il grande pubblico si relaziona quotidianamente con la Società: ne sono prova le oltre 6.000 mail giunte nel 2006, a cui Relazioni Esterne ha risposto in tempo reale.

Il sito internet aziendale (on line da giugno 2004) è passato dalle 70 pagine iniziali a 2.303, con 672 fotografie, filmati illustrativi in computer grafica, visite virtuali, 220 comunicati stampa, centinaia di articoli stampa e contributi multimediali.

Il 2006 si è inoltre caratterizzato per una notevole attività editoriale pensata per veicolare, in modo divulgativo ma tecnicamente preciso, l'ampio patrimonio informativo aziendale verso i dipendenti e l'esterno: ciò ha consentito di conoscere i risultati e le attività aziendali e di aprire un confronto tematicamente più ampio.

Oltre al mensile Cleared (giunto al suo quarto anno di vita ed inviato ai dipendenti ed a realtà istituzionali, operative ed informative del settore) si sono aggiunte diverse altre realizzazioni editoriali, anche multimediali. Questi prodotti hanno permesso di veicolare i messaggi destinati a valorizzare, sulla base delle politiche gestionali e del personale in atto, la percezione della realtà Enav anche verso l'ampio pubblico degli stakeholder.

La comunicazione interna è poi stata costantemente garantita attraverso una puntuale intranet aziendale.

Anche nel 2006 Relazioni Esterne ha organizzato uno stand alla Fiera internazionale dell'ATM di Maastricht, articolato su diverse Funzioni Enav. Proprio in questa sede, a testimonianza della crescente maturità "esterna" dell'Azienda, è stato realizzato il primo catalogo destinato alla commercializzazione di alcuni dei suoi servizi complementari.

Da segnalare poi l'organizzazione dell'inaugurazione, alla presenza degli allora Presidente della Camera e Viceministro ai Trasporti, del Centro di Formazione Academy di Forlì, l'istituto attraverso il quale Enav forma i propri Controllori del Traffico Aereo; inoltre, il costante lavoro delle Relazioni Esterne nell'organizzare altri incontri interni ed esterni (Fiera dell'Elettronica di Forlì, visite di istituzioni e delegazioni estere, consegna diplomi nuovi CTA, progetto Cascade, conferenza Emma-2, workshop Asas, meeting eTOD, ecc.) a supporto dell'attività della Società.

In considerazione della sempre maggiore importanza che stanno assumendo le Relazioni Esterne in ambito internazionale, soprattutto comunitario, nel settembre 2006 Enav ha deciso di rilanciare l'Ufficio di Rappresentanza di Bruxelles, già aperto nel 1999 dall'allora ente Enav.

Questa decisione è stata presa dalla ravvisata opportunità di garantire una presenza diretta e costante della Società nel centro europeo di elezione, dove vengono assunte decisioni che influenzano direttamente l'attività dell'Azienda.

Fortemente strategico inoltre il continuo lavoro verso i media per portare alla massima conoscenza le attività ed iniziative svolte da Enav, dove si è profuso particolare impegno verso gli organi di informazione non specializzati, ma generalisti. Ciò ha consentito che rappresentanti Enav siano stati in più occasioni intervistati per divulgare, in particolare verso i passeggeri/cittadini, il ruolo di Enav nel trasporto aereo e nella creazione di valore pubblico.

Da segnalare il costante presidio istituzionale-stampa che ha consentito alla Società di esporre le proprie posizioni in qualsiasi evento che avesse impatto sull'opinione pubblica e l'attività interna. A tal fine, è stato anche redatto l'aggiornamento del Manuale per la Comunicazione (inserito nelle procedure aziendali) affinché la Società possa interagire correttamente con gli organi di informazione (e quindi l'opinione pubblica) in maniera completa e trasparente.

6 - Le relazioni industriali

L'anno 2006 ha chiuso un triennio caratterizzato da un buon clima di collaborazione tra Azienda e Sindacati che, per la prima volta in Enav, ha portato ad un periodo di moratoria delle agitazioni sindacali per 14 mesi, fino a tutto il 30 novembre 2006. Conseguentemente, il 2006 ha registrato, in assoluto, il valore più basso di sempre per quanto riguarda gli scioperi proclamati ed effettivamente svolti.

In particolare, sono stati perfezionati alcuni importanti accordi sui seguenti temi:

- a) premio di risultato personale non dirigente (nuovi criteri di calcolo legati al fatturato aziendale - UDS);
- b) applicazione accordo interconfederale del '93 su recupero inflazione 2004/2005 e riconoscimento inflazione programmata;
- c) determinazione organico medio e orario di lavoro (accordo 5/1/2007).

Nel corso del primo semestre 2007 sono state poi definite le tematiche contrattuali rimaste non risolte dal contratto in vigore come l'ordinamento professionale, ovvero attinenti alla mobilità geografica, oltre ad una ulteriore intesa in tema di relazioni sindacali.

Sull'ordinamento professionale, al di là delle consuete diverse posizioni sindacali su tale materia, di vero elemento di ostacolo alla trattativa sono state le richieste economiche avanzate da parte del sindacato autonomo, eccessivamente onerose ed incompatibili con le dinamiche di costo previste nei piani aziendali

(l'accoglimento di tali richieste avrebbe fatto lievitare il costo del personale di ben 60 Mln di euro nell'anno 2010).

La Società, durante tutto l'arco temporale del confronto, ha comunque mantenuto una posizione di coerenza con le previsioni del Piano Industriale, ribadendo più volte e nelle diverse sedi la propria disponibilità a proseguire nel negoziato nell'ambito dell'utilizzo delle risorse economiche a suo tempo individuate e accantonate.

La conclusione dell'accordo ha rappresentato un successo sotto due diversi profili: l'aver conseguito nei fatti la ricomposizione sostanziale della totalità dello schieramento sindacale presente in Enav ed il raggiungimento degli obiettivi contrattuali (avendo definitivamente chiuso le "vertenze" aperte) con ricadute economiche in linea con le compatibilità previste nel piano aziendale.

In particolare, per quanto concerne l'ordinamento professionale, si evidenzia che il precedente, in vigore dal 1991 ed oggetto di diffuso malcontento, non era più idoneo a cogliere le nuove professionalità caratteristiche del settore, anche in relazione a quanto recentemente emanato in materia dalle competenti autorità internazionali del trasporto aereo.

Il nuovo ordinamento prevede due differenti iter di carriera: uno strettamente economico, caratterizzato da una progressione automatica nelle diverse classi stipendiali di ciascuna categoria, ed uno professionale, collegato ai processi di formazione e di acquisizione di esperienze e conoscenze specifiche. La nuova disciplina, in vigore dal settembre 2007, ha consentito di omogeneizzare i trattamenti differenziati presenti all'interno della categoria dei controllori di volo, di ottimizzare tutte le categorie professionali sotto l'aspetto dell'anzianità, innalzando a 32/37 anni di servizio il completamento dei rispettivi percorsi di carriera, di abbassare il livello di ingresso per tutto il personale, consentendo così minori costi in virtù delle assunzioni previste per i prossimi anni.

A conferma del recuperato clima di serenità nei rapporti sindacali, le OO.SS. hanno concesso un ulteriore periodo di moratoria degli scioperi; contestualmente, si è convenuto di avviare, ad ottobre 2007 e in anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

II – L'ATTIVITA' DI GESTIONE

A - Le risorse umane

1 - L'evoluzione organizzativa di Enav

Nel corso del periodo 2003 - 2006, la Società ha seguito un percorso di gradualità mutamenti che costituiscono un profondo processo di "aziendalizzazione" di Enav che da "sistema pubblico" sta sempre di più evolvendo verso un "sistema azienda", dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi coerenti.

Il Consiglio di Amministrazione, poco dopo il suo insediamento nell'ambito del primo mandato consiliare, ha prima attentamente esaminato e poi varato un modello organizzativo che doveva rispondere, da un lato, alla situazione organizzativo-gestionale esistente in quel momento storico; dall'altro, doveva avere caratteristiche di robustezza e dinamicità per far fronte alle possibili evoluzioni di scenario.

Tale modello aveva diverse caratteristiche salienti, derivate da precise motivazioni strategiche e gestionali legate al momento storico sopra richiamato.

La prima e la più importante di queste motivazioni, che costituisce anche il *leit-motiv* di tutta l'evoluzione organizzativa successiva, era rappresentata dall'esigenza di trasformare una volta per tutte una struttura, che scontava gli effetti delle precedenti forme giuridiche di natura pubblicistica, in una struttura il più possibile conforme, sia pur con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato.

L'asse portante di quel modello era rappresentato, in estrema sintesi, dal rafforzamento del governo tecnico-operativo in senso manageriale, dal decentramento dei principali processi di supporto, dalla ristrutturazione dei processi e dei sistemi amministrativo-gestionali in senso lato.

Più in dettaglio, tale prima fase di evoluzione organizzativa si è basata fondamentalmente sui seguenti principi cardine:

- Potenziamento dei processi di governo e controllo operativo mediante una maggiore specializzazione delle posizioni di alto management sui servizi di navigazione aerea, separando il coordinamento operativo dei servizi di rotta rispetto a quelli di aeroporto e sviluppando la capacità manageriale operativa, per generare dall'interno le forze necessarie a trasformare la cultura ed i comportamenti in senso aziendalistico, anche e soprattutto mediante la valorizzazione delle professionalità esistenti.

- Potenziamento dei processi di rinnovamento tecnologico degli impianti, e quindi di investimento, mediante una sostanziale riorganizzazione e rafforzamento dell'Area Tecnica, la quale è stata dapprima resa indipendente dall'Area Amministrativa e subito dopo è stata ristrutturata per meglio attivare e gestire i progetti di investimento. Inoltre, si è dato contestuale impulso alla partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo di respiro europeo, onde rafforzare la presenza dell'Azienda, e quindi dell'Italia, negli ambiti in cui si determinano, nel lungo periodo, i nuovi scenari tecnologici ed operativi.
- Decentramento dei processi di specifico supporto tecnico-operativo (come quelli relativi alla safety, alla qualità e all'esercizio tecnico e gestione delle infrastrutture) e dei processi di supporto generale aziendale (come quelli relativi al personale e all'amministrazione), mediante la creazione dei Coordinamenti Territoriali e di una Funzione del Personale esecutiva a livello di Direzione Generale.
- Riorganizzazione di alcuni processi centrali, come quelli relativi alla pianificazione strategica, alle relazioni esterne ed istituzionali, alla security, agli affari legali e societari, agli acquisti, al coordinamento dell'esercizio tecnico, della manutenzione e della logistica.

Successivamente, nell'arco del triennio si sono avuti alcuni eventi significativi che hanno inciso sulla macro-struttura organizzativa e ne hanno determinato alcune variazioni di un certo rilievo.

Fra questi, l'apertura della nuova Scuola di Forlì, che ha significativamente favorito il posizionamento di Enav tra i centri formativi di eccellenza in ambito europeo.

Ciò ha comportato il rilancio dell'intero macro-processo della formazione mediante la completa riorganizzazione e potenziamento della Funzione competente, che è stata posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato con il nome di Academy ed è stata allineata alle migliori prassi esistenti nei più importanti *provider* europei, anche facendo leva sui consistenti investimenti effettuati per l'apertura della stessa Scuola di Forlì.

Con l'entrata in vigore della normativa europea in materia di requisiti comuni dei fornitori di servizi della navigazione aerea e di certificazione degli stessi da parte delle Autorità nazionali di vigilanza, è stato poi realizzato un ulteriore importante adeguamento organizzativo. In particolare, è stato dato impulso alla Direzione Generale verso le tematiche tecnico-operative e la conseguente valorizzazione delle risorse manageriali interne. Percorso, questo, che è culminato con la nomina a Direttore Generale dell'allora capo dell'Area Operativa e con la riorganizzazione della Direzione Generale stessa.

Inoltre, sempre a seguito del sopra richiamato evento di entrata in vigore della regolamentazione europea, si è dato ulteriore impulso alla creazione di un Sistema di Qualità basato sulla normativa ISO 9001, come previsto dalla citata regolamentazione in relazione ai servizi di navigazione aerea soggetti a certificazione.

Ciò ha comportato la creazione di un'apposita Funzione alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

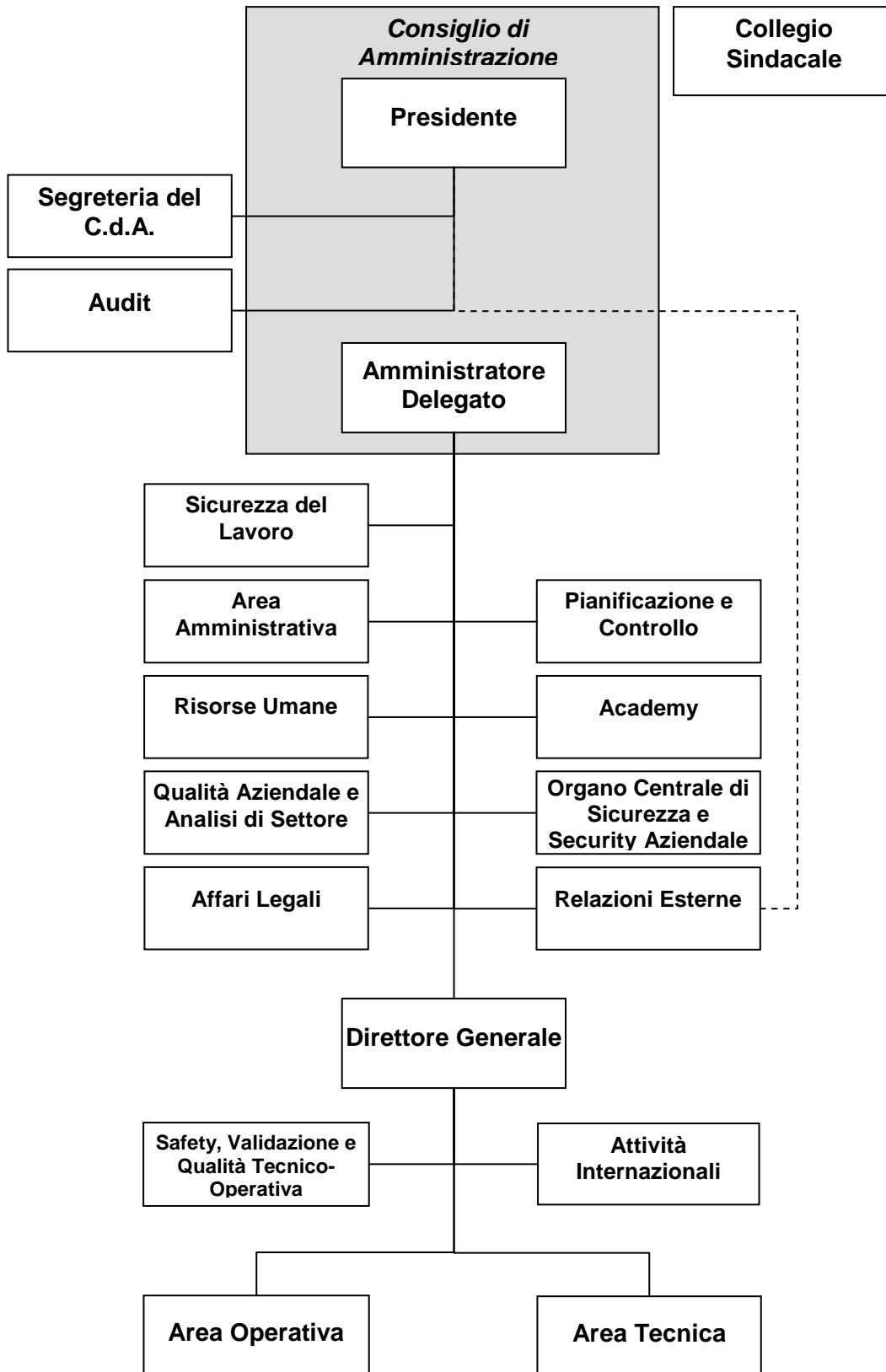
Infine, i sempre più mutevoli e condizionanti scenari internazionali hanno consigliato una sostanziale riorganizzazione del comparto delle attività internazionali e, in tale ambito, è stato dato un nuovo assetto organizzativo alla sede Enav di Bruxelles.

Superate queste prime fasi di ampie riorganizzazioni, è iniziata una nuova fase di evoluzione organizzativa rivolta non più al rilancio della struttura in termini di efficacia, ovvero al presidio di processi in precedenza trascurati o scarsamente sviluppati, bensì rivolta alla razionalizzazione della struttura stessa ai fini dell'ottimizzazione delle funzioni e dei processi in generale.

Tale fase – secondo le intenzioni dei vertici della Società - è essenzialmente caratterizzata da una rinnovata attenzione ai costi e all'efficienza, cui, in precedenza, era stata data una priorità non assoluta, alla luce della forte esigenza di conseguimento degli obiettivi primari aziendali.

I prospetti sottostanti danno contezza delle consistenze di organico correlate all'organizzazione dell'Azienda a livello di macrostruttura (prospetto 1) con articolazione per figure dirigenziali e categorie professionali e con l'evidenza, tra queste ultime, dei quadri (cosiddetta "pianta organica") con riferimento al 31 dicembre 2006 (prospetto 2), la previsione per l'anno 2007 (prospetto 3) e la prospettiva dinamica fino al 2008 (prospetto 4).

Macro-struttura al 31-12-2006



ORGANICO MACRO-STRUTTURA - Consuntivo 2006

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm/Inf		Totale		TOT compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENZA												4	1	4	1	15
SEGRETERIA CDA												4	2	4	2	
AUDIT												7	3	7	3	
Consuntivo 2006												15	6	15	6	
AMMINISTRATORE DELEGATO												2		2	0	410
SEGRETERIA TECNICA DELL'A.D.	3									4	1	13	5	20	6	
ACADEMY	5	50	7	12	1	1				3	1	17	1	88	10	
AFFARI LEGALI	1											11	4	12	4	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	1	111	19	130	22	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					2	1	5	1	10	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	3											6	1	9	1	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	1	2										4	1	7	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1										20	5	26	5	
RISORSE UMANE	7	2		1						9	1	87	13	106	14	
Consuntivo 2006	35	55	7	21	4	1				22	5	276	50	410	66	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY VALIDAZIONE E QUALITA' OPERATIVA	1	8	4							5	3	4		18	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1													1	0	
AREA TECNICA	8	5		1	1					71	19	26	8	111	28	
AREA OPERATIVA	8	25	11	100	2	33	2	33	11	28	7	54	3	281	36	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	12	681	50	526	9					36	10	104	4	1.359	73	
OPERAZIONI DI ROTTA	3	850	86	83	1					48	3	90	3	1.074	93	
Consuntivo 2006	34	1.569	151	710	13	33	2	33	11	188	42	280	18	2.847	237	
Consuntivo 2006	69	1.624	158	731	17	34	2	33	11	210	47	571	74	3.272	309	3.272

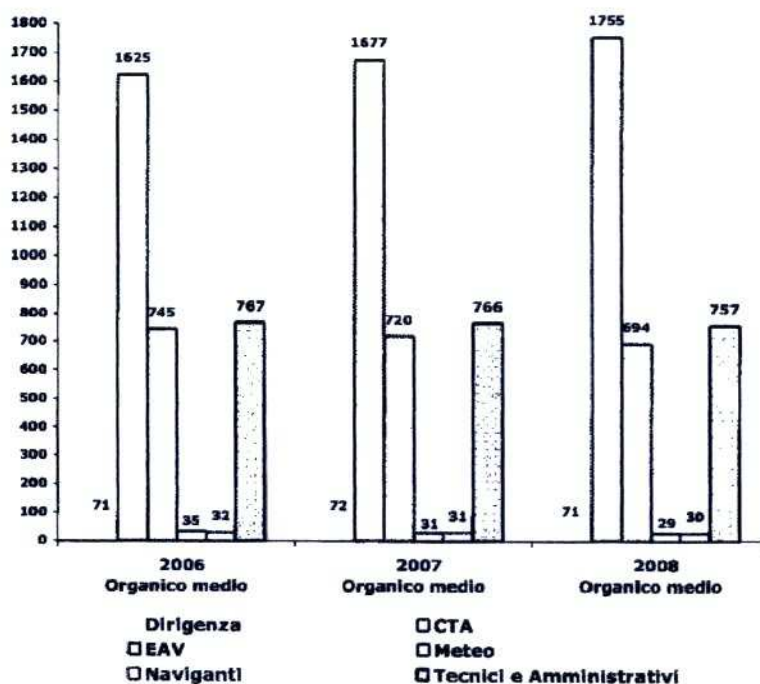
ORGANICO MACRO-STRUTTURA - Previsione 2007

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm/Inf		Totale		TOT compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENZA												4	1	4	1	16
SEGRETERIA CDA												4	2	4	2	
AUDIT	1											7	3	8	3	
Budget 2007	1											15	6	16	6	
AMMINISTRATORE DELEGATO												2		2	0	402
SEGRETERIA TECNICA DELL'A.D.	3									3	1	11	4	17	5	
ACADEMY	5	50	8	12	1	1				3	1	17	1	88	11	
AFFARI LEGALI	1											12	4	13	4	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					3	1	107	21	125	24	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					2	1	5	1	10	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	3											6	1	9	1	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	1	2										4	1	7	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1										21	5	27	5	
RISORSE UMANE	7	2		1						8	1	86	16	104	17	
Budget 2007	35	55	8	21	4	1				19	5	271	54	402	71	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY VALIDAZIONE E QUALITA' OPERATIVA	1	8	4							5	3	4		18	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1													1	0	
AREA TECNICA	9	5		1	1					71	21	26	9	112	31	
AREA OPERATIVA	8	25	12	81	1	29	2	31	10	27	8	52	3	253	36	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	12	712	54	526	9					34	11	102	5	1.386	79	
OPERAZIONI DI ROTTA	4	909	92	83	1					46	3	88	3	1.130	99	
Budget 2007	36	1.659	162	691	12	29	2	31	10	183	46	274	20	2.903	252	
Budget 2007	72	1.714	170	712	16	30	2	31	10	202	51	560	80	3.321	329	3.321

Dinamica degli Organici

La dinamica precedente delle figure professionali è realizzabile con le seguenti entrate ed uscite di personale.

Profilo	2006				2007				2008			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
■ Dirigenza	4	3	71	72			72	72		2	71	70
■ CTA	85	69	1.625	1.633	120	39	1.677	1.714	100	28	1.755	1.786
■ EAV	17	42	745	732		20	720	712		23	694	689
■ Meteo		4	35	32		2	31	30		2	29	28
■ Naviganti		1	32	32		1	31	31		2	30	29
■ Tecnici e Ammin.	11	7	767	767	3	8	766	762	9	21	757	750
TOTALE	117	126	3.275	3.268	123	70	3.297	3.321	109	78	3.336	3.352



2 - Il costo del personale

Per quanto attiene al personale, la consistenza al 31 dicembre 2006 (prospetti 2 e 3) è pari a 3.272 unità con una riduzione di 7 risorse rispetto al 31 dicembre 2005; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità con una diminuzione di 11 risorse.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, al miglioramento delle Relazioni Industriali, all'avvio di un impegnativo programma di formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo Centro di formazione di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La comune ricerca di perseguire elevati livelli di produttività e di riduzione dei costi è stata la principale azione che ha caratterizzato la politica aziendale sia nella gestione delle Risorse Umane che nella razionalizzazione degli assetti organizzativi.

L'evoluzione organizzativa è riassumibile nei seguenti punti:

- riorganizzazione della Direzione Generale secondo un forte orientamento alla tecnologia ed ai processi operativi e focalizzazione strategica delle sue strutture sulle attività principali dell'Azienda, in linea con le esigenze derivanti dagli sviluppi internazionali del settore della navigazione aerea nonché dagli sviluppi conseguenti alla razionalizzazione dei processi di manutenzione degli impianti aziendali derivanti dall'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l.;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla sicurezza operativa (safety), mediante l'individuazione di una funzione specifica, in relazione alle nuove normative europee;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla qualità, sia a livello tecnico-operativo che a livello dell'intera Azienda, mediante l'identificazione di due funzioni specifiche, una nell'ambito della Direzione Generale, un'altra alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; quest'ultima avente responsabilità sull'intero sistema di qualità aziendale;
- razionalizzazione delle strutture competenti in materia di safety, qualità e processi operativi, normativa ATS e validazione operativa, attraverso un loro accorpamento alle dirette dipendenze del Direttore Generale, allo scopo di ottenere opportune sinergie;

- riorganizzazione delle attività internazionali, con la creazione di una Funzione specifica alle dirette dipendenze del Direttore Generale, onde consentire di assolvere meglio le attività internazionali stesse alla luce dell'evoluzione degli scenari europei, in linea con la necessità di progressiva integrazione e armonizzazione dei servizi di navigazione aerea in Europa; al fine di dare nuovo impulso alla presenza della Società presso gli organismi internazionali di settore e comunitari, nell'ottica di acquisire un sempre maggiore ruolo nello sviluppo del sistema di navigazione nazionale ed europeo, è stato potenziato l'ufficio di rappresentanza di Bruxelles, la cui responsabilità è stata attribuita ad una risorsa di livello dirigenziale e con specifiche competenze;
- ridefinizione dell'organizzazione di sicurezza (security) della Società, in linea con il regolamento europeo sui requisiti comuni e tenendo anche conto dell'evoluzione normativa in materia di protezione e tutela delle informazioni classificate;
- abolizione dei Coordinamenti Territoriali, realizzata nei primi mesi del 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione sulla base di una analisi organizzativa finalizzata a valutare l'attualità, nel mutato contesto aziendale, delle suddette strutture; il Gruppo di Lavoro interfunzionale, appositamente costituito, ha fornito al vertice aziendale elementi adeguati per il superamento del concetto dei Coordinamenti e per procedere invece ad una moderna organizzazione per processi, fondata sulla base di nuove procedure e dei collegamenti con le strutture centrali di supporto.

La consuntivazione dei costi del personale relativi all'esercizio 2006 evidenzia un ammontare totale pari a circa 329,529 milioni di euro (prospetto 1) con un incremento rispetto al consuntivo 2005 pari a 4,6 milioni di euro.

Il maggior costo deriva dall'effetto combinato di più componenti, le più significative delle quali sono:

1. un maggior ricorso a prestazioni aggiuntive causato dall'incremento del traffico non supportato da un adeguato incremento dell'organico dei Controllori del traffico aereo (CTA), che ha visto invece un imprevisto fenomeno di uscite volontarie anticipate. La carenza dell'organico da quantificare in almeno 160 CTA in meno rispetto a quanto previsto dalle attuali configurazioni operative, ha anche comportato, nel periodo estivo, la necessità di richiedere il differimento delle ferie programmate con ulteriori oneri retributivi. Il maggior costo complessivo ammonta a circa 700 mila euro.

Permane un consistente sottorganico del personale CTA nonostante il massiccio sforzo di reclutamento/ formazione operato dal 2003 ad oggi.

In particolare, le attività di selezione e di addestramento del 2003, 2004 e 2006 hanno consentito di assumere nel periodo 2004/2006 circa 110 nuovi CTA (a cui aggiungere circa 40 passaggi EAV/CTA) che consentiranno di rendere operative 120 unità nel 2007, 110 nel 2008, 100 unità nel 2009 e 80 nel 2010, grazie all'incrementata capacità formativa oggi consentita dalla nuova struttura dell'Academy di Forlì;

2. un incremento rispetto al consuntivo 2005 per circa 1 milione di euro del premio di risultato del personale non dirigente in relazione alla crescita del fatturato aziendale (crescita delle Unità di Servizio – UdS - del 2,6% rispetto alla previsione di 1,1%). Nel corso del 2006 è stato definito un accordo quadro con le OO.SS. per la modifica del sistema per il calcolo del premio, passato dal numero dei movimenti rapportato all'organico ad un sistema collegato ai ricavi da UdS (la modifica comporta comunque un risparmio stimato di circa 3 milioni di euro rispetto al precedente assetto contrattuale);
3. un incremento delle somme destinate alla incentivazione degli esodi per circa 1,3 milioni di euro, motivate dalla particolare azione gestionale finalizzata al miglioramento del rapporto tra costi diretti di produzione e indiretti/amministrativi, con particolare riferimento poi alla riduzione del numero dei dirigenti;
4. la crescita della componente fondamentale del costo del lavoro – la voce stipendi ed altri assegni fissi – per un incremento complessivo pari a 2,7 milioni di euro connesso agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale, al riconoscimento dell'inflazione programmata (+ 1,7%) ed al differenziale tra inflazione programmata e reale del biennio precedente, come da accordo sindacale del 20 luglio 2006 (decorrenza 1 agosto 2006), con conseguente aumento del TFR di 1,6 milioni di euro;
5. l'incremento degli "altri costi del personale" per circa 0,4 milioni di euro dovuto all'erogazione di un maggior numero di borse di studio per allievi CTA dell'Academy di Forlì;

6. la diminuzione degli oneri sociali per 963 migliaia di euro principalmente attribuite al minor carico contributivo riguardante il premio di risultato;
7. il decremento delle indennità di missione per 1 milione di euro circa;
8. il decremento delle indennità per trasferimenti e lavoro straordinario per un importo di 0,8 milioni di euro;
9. il decremento di circa 0.4 milioni di euro per ferie maturate e non godute.

Prospetto 1

mgl euro

Descrizione	Consuntivo 2005	Consuntivo 2006	Delta 2006/2005
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegno fissi	171.336,55	174.076,42	2.739,87
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.933,32	1.710,60	-222,72
Disponibilità	381,99	360,98	-21,01
Indennità per trasferimenti	1.368,27	992,97	-375,30
Permessi e RFS	93,09	65,60	-27,49
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.995,43	14.785,57	-209,86
Festività coincidenti	1.229,85	1.237,64	7,79
Compensi ore aggiuntive	20.626,96	21.327,56	700,60
Altre indennità	373,46	506,95	133,49
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato	15.080,43	16.063,22	982,79
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	2.592,73	1.611,14	-981,59
Missioni estere	488,17	223,94	-264,23
Missioni addestrative	570,05	780,63	210,58
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	2.330,29	1.941,22	-389,07
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazioni del personale	4.177,08	3.920,12	-256,96
Oneri previdenziali ed assicurativi	70.453,83	69.218,76	-1.235,07
Contributi al fondo di previdenza complementare a carico azienda	3.607,56	3.963,88	356,32
CONTRIB. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	613,71	529,91	-83,80
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	8.779,05	10.348,34	1.569,29
ALTRI COSTI DEL PERSONALE (*)			
Incentivo all'esodo	2.689,42	3.885,20	1.195,78
Altri costi del personale	194,90	44,99	-149,91
Borse di studio e rimborsi	975,76	1.933,51	957,75
TOTALE	324.891,90	329.529,15	4.637,25

(*) Nel prospetto di conto economico del bilancio 2006, nella voce "altri costi" è compresa anche la spesa per assicurazione del personale di 3.920,12 migliaia di euro che dà un importo totale di 9.783,8 migliaia di euro.

Prospetto 2	31/12/2005	31/12/2006
Dirigenti	71	69
Quadri	304	309
Impiegati	2.904	2.894
Consistenza finale al 31 dicembre	3.279	3.272
Consistenza media	3.297	3.286

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

Prospetto 3	31/12/2005	31/12/2006
Management e Coordinamento	375	378
Controllori Traffico Aereo	1.443	1.466
Esperti Assistenza al Volo	740	714
Operatori Servizio Meteo	34	32
Naviganti	22	22
Amministrativi	391	397
Tecnici	160	159
Personale Informatico	90	91
Personale di Supporto	24	13
Consistenza finale al 31 dicembre	3.279	3.272

Dai due prospetti 4 e 5 che seguono si può rilevare come la crescita del costo del lavoro manifesti un progressivo rallentamento percentuale, mentre il peso maggiore delle retribuzioni risulti quello dei controllori del traffico aereo (CTA) per ben il 59,5%.

Prospetto 4

Andamento Costo del Lavoro			
Anno	Consuntivo (mln di euro)	Variazione rispetto anno precedente	
		Assoluta	%
2002	285,1		
2003	300,1	15,0	5,26%
2004	312,9	12,8	4,27%
2005	324,9	12,0	3,84%
2006	329,5	4,6	1,42%

Prospetto 5

Ripartizione costo del lavoro anno 2006						
Profilo	Consistenza media	Costo al netto delle missioni		Costo comprensivo di missioni		%
		Medio	Totale	Medio	Totale	
Dirigenti	74,31	271.582,90	20.181.324,96	272.962,88	20.283.871,58	6,2
CTA	1.629,04	119.417,57	194.535.994,09	120.341,21	196.040.649,91	59,5
EAV	739,5	77.550,59	57.348.662,45	77.991,28	57.674.553,14	17,5
Meteo	35,58	82.205,59	2.924.875,05	82.463,43	2.934.048,90	0,8
Naviganti	32,92	125.696,22	4.137.919,46	129.657,22	4.268.315,81	1,3
Tecn/Amm	777,48	58.213,55	45.259.872,29	58.912,01	45.802.909,16	13,9
Intermittenti					591.281,62	0,2
Borsisti					1.933.505,25	0,6
Totale					329.529.135,37	100

3 - La formazione

Il 17 febbraio 2006 è stato ufficialmente inaugurato il Centro di Formazione Academy di Forlì di cui è già stata data notizia nella precedente Relazione della Corte.

Questo centro, con le sue infrastrutture e tecnologie didattiche di assoluta avanguardia, garantisce il soddisfacimento dei fabbisogni quantitativi di Controllori del Traffico Aereo che qui vengono preparati e formati nel rispetto dei più elevati standard qualitativi e di sicurezza.

La scuola si insedia in un contesto locale di particolare interesse aeronautico: circondata dall'Istituto Tecnico Aeronautico F. Baracca, il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna, le Scuole di Volo e l'aeroporto Ridolfi, diviene immediatamente elemento catalizzatore e propulsivo del Polo tecnologico aeronautico di Forlì. E, infatti, contestualmente all'inaugurazione viene firmato tra il Presidente dell'Enav e il Rettore dell'Università di Bologna un importante Protocollo di Intesa per la Cooperazione Scientifica, Tecnologica e Didattica.

Oltre all'inaugurazione dell'Academy di Forlì, dal punto di vista organizzativo è stata avviata la chiusura della scuola di Roma "Rupicole", logisticamente decentrata e con costi di gestione non più compatibili con il trasferimento a Forlì delle attività di formazione *ab-initio* e avanzata.

Menzione a parte meritano le relazioni sviluppate con il NATS (corrispondente inglese di Enav). Coerentemente con il Memorandum of Understanding firmato tra Enav e NATS le due scuole iniziano un confronto delle rispettive prassi e modalità didattiche. Inoltre si prendono in esame opzioni di alleanza finalizzate allo sviluppo di attività sull'esterno sia in ragione della complementarità delle due scuole che della ragguardevole credibilità che NATS ha nel panorama internazionale.

Le ore erogate

Le ore complessivamente erogate durante il 2006 sono state 166.164 di cui 131.504 per formazione tecnico operativa; 18.180 per l'inglese operativo; 16.480 per la formazione manageriale, di cui circa 5.000 in modalità e-learning.

Si conferma dunque il trend, in crescita dal 2003, delle ore di formazione che rappresenta un importante investimento per le Risorse Umane di Enav.

Nello specifico, nel corso del 2006, sono state sviluppate le seguenti attività addestrative e formative:

ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO

- Addestramento di Inserimento. Nella Scuola di Roma - prima della sua definitiva chiusura - sono state diplomate 52 persone. Nella nuova Scuola di Forlì sono stati diplomati 52 persone e avviati ai corsi di inserimento 124 nuovi allievi, secondo i nuovi standard didattici allineati ai riferimenti europei e internazionali.
- Addestramento di Specializzazione e Aggiornamento. Sono stati realizzati 5 corsi di Specializzazione Radar ACC, che hanno coinvolto 83 persone. Sono stati effettuati corsi di Recurrent Training per EAV (esperti assistenza al volo), che hanno interessato circa 200 persone (per 66 h/persona). Sono stati inoltre avviati nuovi corsi, quali quelli in tema di safety.
- Lingua Inglese. Sono stati effettuati gli "Entry Test" sulla popolazione operativa di tutti i principali impianti per la verifica della conoscenza linguistica.
- Addestramento "on Site". Si tratta di un'attività svolta direttamente sugli impianti e con personale esperto del sito stesso.

FORMAZIONE MANAGERIALE E COMPORTAMENTALE

- Formazione Quadri. Nel 2006 è stato svolto l'intervento sulle "Abilità Manageriali", che per la prima volta ha visto i Quadri Enav coinvolti in esperienze di formazione manageriale e che ha coinvolto tutta la popolazione dei Quadri (250 persone per 4 gg/persona).
- Workshop tematici. Si è trattato di un nuovo tipo di azione, realizzata per famiglie professionali e con conduzione interna da parte dei Responsabili di Funzione, per le Aree Amministrativa, Tecnica e Operativa, finalizzati allo sviluppo di una adeguata consapevolezza dei processi organizzativi. Questa iniziativa ha coinvolto nel 2006 circa 400 persone (1,5 gg/persona).
- E-Learning. Per la prima volta sono state attivate azioni di formazione in modalità E-Learning (su contenuti quali la d.lgs 231/01 e la security), per complessive circa 5.000 ore di fruizione.

I costi

A fronte dell'attività sopra descritta, nel 2006 è stato registrato un incremento dei costi sia di esercizio (passati da 549 a 1.099 euro) che di personale addetto alla formazione (cresciuti da 5.985 a 8.575 euro) rispetto al 2005. Tale incremento è stato interamente determinato da due fattori:

- L'incremento degli oneri per spese di docenza esterna, a causa del maggior numero di corsi avviati e alla carenza di personale operativo da dedicare ad attività di insegnamento;
- l'entrata a regime della Scuola di Forlì in concomitanza con il mantenimento della Scuola di Roma Rupicole, chiusa il 31 marzo 2007.

B - GLI INVESTIMENTI

1 - Piano investimenti 2006 – 2008: attuazione al 31 dicembre 2006

1. Premessa

Il Piano Investimenti del triennio 2006-2008, approvato dal CdA nella seduta del 28 giugno 2006, prevedeva per l'anno 2006 l'attivazione di programmi di investimento aziendali per un importo pari a circa 311 M€.

In riferimento a detta previsione, alla data del 31 dicembre 2006, sono stati attivati programmi per un importo totale di 219 M€. Per quanto riguarda gli interventi 2006 residui, il cui importo è pari a 92 M€, il relativo iter di contrattualizzazione è stato finalizzato entro i primi mesi del 2007.

Per contro, a seguito di alcune necessità emerse nel corso del 2006, sono stati anticipati interventi per circa 43 M€, la cui attivazione era stata indicativamente prevista, da Piano Investimenti triennale, nel 2007.

Ne consegue che, alla data del 31 dicembre 2006, il volume totale di interventi attivati nell'anno è risultato pari a 262 M€, corrispondente a circa l'84 % del piano investimenti 2006.

E' da rilevare che, a seguito dei suddetti slittamenti e anticipazioni, il valore totale degli interventi nel biennio 2006-2007 non ha subito modifiche rispetto alle previsioni del Piano Investimenti 2006-2008 approvato dal CdA il 28 giugno 2006, risultando pari a 500 M€.

E' in corso, secondo la procedura di gestione investimenti approvata lo scorso 21 dicembre 2006, la redazione del nuovo Piano Triennale 2007-2009, nell'ambito del quale potrà essere rimodulata la previsione per l'anno 2007, anche sulla base delle necessità di rifasatura e/o ridefinizione di alcuni interventi che emergeranno durante l'istruttoria con la Commissione Europea nell'ambito del programma SESAR per la realizzazione della nuova piattaforma ATM.

2. Interventi attivati nel 2006

Sono proseguiti nel 2006 il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto del servizio di navigazione aerea, con un notevole impegno economico, in termini di investimenti, necessario per posizionare l'Azienda a livelli di eccellenza nel contesto europeo.

Gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, relativi agli obiettivi primari dell'Enav, sono stati attivati per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il potenziamento della sicurezza in volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi di precisione, la qualità degli ambienti operativi.

I principali investimenti hanno riguardato:

- il potenziamento, l'integrazione e la standardizzazione dei componenti di comunicazione terrestre (voce e dati) fra tutti i sistemi CNS/ATM nazionali (Rete E-Net);
- l'ammodernamento dei centri radio afferenti all'ACC di Roma per le comunicazioni vocali terra-bordo-terra con velivoli equipaggiati per il volo IFR (Instrument Flight Rules);
- la realizzazione di una seconda centrale elettrica volta ad assicurare un'ulteriore ridondanza di alimentazione all'ACC di Milano;
- l'allestimento tecnologico della Torre di Bergamo;
- la realizzazione del primo nucleo della Sala Nazionale di Integrazione e Testing degli applicativi software dei sistemi ATC;
- la costruzione del Blocco Tecnico e ARO-MET (ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia) di Genova;
- la prosecuzione del piano di sostituzione dei radar primari e secondari convenzionali con sensori rispettivamente "a stato solido" e "Modo-S";
- la prosecuzione del piano di adeguamento e potenziamento dei sistemi di radio-assistenza;
- l'avvio di interventi per la security, nell'ambito del Sistema Nazionale di Sicurezza, volto a fornire adeguati livelli di protezione a tutti gli impianti operativi (4 centri ACC, 38 aeroporti, decine di siti con postazioni radar, radio-assistenze e apparati di telecomunicazione);
- l'espansione del programma "AIP Italia" verso l'integrazione dei vari sistemi di automazione AIP (Aeronautical Information Publication) e la gestione totale ed integrata della banca dati AIS (Aeronautical Information Services), in linea con il futuro adeguamento alle normative del Cielo Unico Europeo.

Nella Tabella seguente viene rappresentato il totale dei progetti realizzati per ciascun Settore del Piano Investimenti 2006.

	Piano Investimenti 2006 (Approvato dal CDA)	Totale Realizzato da Piano
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	€ 89.010.000,00	€ 54.243.859,75
Mantenimento e Miglioramento - Aereoporti	€ 90.716.600,00	€ 61.934.877,77
Innovazione Tecnologica - Rotta	€ 49.085.000,00	€ 43.485.000,00
Innovazione Tecnologica - Aereoporti	€ 17.210.000,00	€ 2.720.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	€ 28.898.000,00	€ 20.623.000,00
Sicurezza	€ 20.000.000,00	€ 20.000.000,00
Legge 626	€ 16.000.000,00	€ 16.000.000,00
	€ 310.919.600,00	€ 219.006.737,52

3. Interventi anticipati dal 2007

Le anticipazioni al 2006, per un importo di circa 43 M€, si riferiscono principalmente ai seguenti programmi:

- Piano Radioassistenze: l'anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, a seguito del buon esito temporale del programma in corso (accordo quadro), sulla base di specifiche richieste di carattere operativo finalizzate a perseguire in tempi più contenuti i prefissati obiettivi di sicurezza (circa 9 M€);
- Piano Radar: anche questa anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, al fine di cogliere le opportunità di sinergie e fasature temporali conseguenti a ripianificazioni di interventi imposte da esigenze e vincoli di carattere operativo (circa 18 M€);
- Anticipazioni degli adeguamenti alla d.lgs 626/94 pianificati per il 2007 (circa 6 M€);
- Anticipazioni di quote 2007 di vari programmi pluriennali non frazionabili avviati nel 2006, quali Centrale Elettrica di Linate e Cockpit Simulator (circa 5 M€).

4. Interventi posticipati al 2007

Gli slittamenti al 2007, di importo pari a circa 92 M€, si riferiscono ad interventi il cui iter contrattuale non si è completamente concluso nel 2006. Essi riguardano in particolare i seguenti programmi:

	M €	
- Ampliamento infrastrutturale di Roma ACC	(15,2)	gara aggiudicata (2007)
- Realizzazione LAN aeroportuale di Linate	(8,2)	trattativa conclusa
- Nuova Torre e LAN aeroportuale di Crotone	(4,5)	gara in corso
- Adeguamento centrale elettrica di Roma	(5,5)	procedura in corso
- Piattaforma Tecnologica Meteo	(3,8)	trattativa conclusa
- Altri programmi Meteo	(2,4)	trattative in corso
- Automazione Torri di Controllo	(2,4)	trattativa in corso
- Adeguamento ACC (LAN, ecc)	(7,0)	trattative in corso
- Potenziameti aeroportuali vari	(7,6)	trattative in corso
- AIRNAS 2010	(1,3)	trattativa in corso
- Raddoppio centrale elettrica di Padova	(2,2)	sospeso per acquisizione area
- Progetti di ricerca	(3,0)	specificazione in corso
- Velivoli e consolle per Radiomisure	(8,9)	rinvio al 2007
- Altri interventi	(20,0)	specificazione in corso

L'importo degli Investimenti 2007 risulta pertanto il seguente:

	Piano Investimenti 2007	Programmi 2007 Anticipati al 2006	Piano Investimenti 2007
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	29.696.000,00	euro 8.534.428,00	21.161.572,00
Mantenimento e Miglioramento - Aeroporti	57.699.000,00	euro 10.279.640,00	47.419.360,00
Innovazione Tecnologica - Rotta	47.000.000,00	euro 13.950.000,00	33.050.000,00
Innovazione Tecnologica - Aeroporti	8.755.000,00	euro 3.850.000,00	4.905.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	19.825.000,00	euro 579.182,19	19.245.817,81
Sicurezza	20.000.000,00	-	20.000.000,00
Legge 626	6.000.000,00	euro 5.900.000,00	100.000,00
Totale	188.975.000,00	43.093.250,19	145.881.749,81
		Programmi 2006 Posticipati al 2007	91.912.862,48
			237.794.612,29

5. Economie

Nel corso del 2006, per effetto delle procedure di affidamento poste in essere, sono state realizzate economie di spesa su vari programmi (circa 11 M €), le quali sono state reimpiegate per far fronte ad esigenze di carattere prioritario emerse nel corso dell'anno, quali:

- il rafforzamento di siti a rischio per la security, in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000;
- l'ammodernamento di canali "satellitari" per comunicazioni Terra-Bordo di emergenza;
- altri interventi infrastrutturali con carattere di urgenza.

6. Altre attività di rilievo

Nel corso dell'anno, in accordo alla strategia di perseguire la crescita e lo sviluppo dei servizi del Traffico Aereo in linea con gli standard funzionali europei e con i nuovi scenari internazionali, sono stati definiti e condotti una serie di programmi di ricerca e sperimentazione pre-operativa, finalizzati a valutare l'impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi.

Il Centro di ricerca sperimentale e pre-operativa di Enav ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM, lavorando in cooperazione con gli analoghi Centri di ricerca europei, con gli Enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali del settore.

In questo contesto, nel 2006 sono state condotte molte attività di studio e di analisi a supporto delle decisioni di competenza del management operativo; in particolare, sono stati raggiunti importanti risultati con la definizione di un Arrival Manager avanzato a Roma ACC nell'ambito del progetto Gate-To-Gate 2005-2010 (finanziato dalla Commissione europea), e con la sperimentazione pre-operativa di avvicinamenti paralleli indipendenti a Fiumicino.

Sul fronte dei progetti internazionali sono stati avviati i due progetti:

- CRISTAL MED (finanziato da Eurocontrol) per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo complementare a quella radar (ADS-B)
- BLUE MED (finanziato dalla Commissione europea) finalizzato a coinvolgere i fornitori dei servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Egitto e Tunisia, in

una riflessione comune circa la possibilità di realizzare un FAB (blocchi funzionali di spazio aereo transnazionali) nello spazio aereo del Sud-Mediterraneo.

Sono proseguite le attività relative allo sviluppo di due importanti iniziative, Coflight e SESAR, che Enav sta portando avanti in collaborazione con partner europei. Per quanto riguarda il programma Coflight (nuova piattaforma di gestione dei dati di volo), è iniziata la fase di sviluppo della Versione software preliminare del sistema; in merito all' iniziativa SESAR, invece, si sono concluse le attività di raccolta di requisiti tecnico-operativi propedeutici alla definizione della futura architettura ATM europea.

Per quanto attiene, infine, al settore della Navigazione Satellitare sono state concluse le due seguenti rilevanti operazioni:

- nell'ambito della riassegnazione dei fondi della Legge 10/2001, si è conclusa la lunga fase di negoziazione con l' Agenzia Spaziale Italiana, assegnataria dei fondi per iniziative Enav sul Satellitare, ed è stato ratificato un protocollo d' intesa per il finanziamento dello sviluppo dell' Infrastruttura Nazionale di Navigazione Satellitare per l' Aviazione Civile, a supporto dei servizi per la navigazione aerea basati su EGNOS e Galileo. L' infrastruttura, il cui progetto di sviluppo avrà un importo di 48M€ ed una durata quinquennale, sarà di proprietà Enav.
- nell'ambito dell'impiego di medesimi fondi (legge 10/2001), è stato altresì finalizzato con ASI un altro protocollo d' intesa per finanziare (fino a 22 M€) la partecipazione di Enav ai programmi ESA che curano l'evoluzione dei sistemi EGNOS e Galileo.

Con la ratifica di tali protocolli, Enav ha di fatto recuperato fondi per 70M€, indirizzando tali finanziamenti verso un settore di importanza strategica qual'è quello della navigazione satellitare, attraverso procedure che saranno poste in essere dall'ASI.

2 - Piano investimenti 2007 – 2009

Nella seduta del 30 maggio 2007 è stato approvato il Piano Investimenti Triennale 2007/2009.

Il Piano prosegue nella linea di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica stabilita nella fase iniziale di previsione quinquennale (2004) con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e guadagnare una posizione primaria nell'ambito del trasporto aereo europeo in

termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio. Gli interventi previsti costituiscono pertanto la logica prosecuzione del Piano 2006-2008, nel quadro delle normative internazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici, in un'ottica di integrazione e armonizzazione con gli altri fornitori dei servizi ATM europei.

Articolazione degli investimenti

L' articolazione degli investimenti è ripartita "secondo finalità" nelle seguenti Linee di intervento:

- Linea del MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO (205 M€ nel triennio): distinta nelle due essenziali componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di:
 - . adeguamento alle nuove normative di sicurezza;
 - . ammodernamento degli impianti obsoleti, non più manutenibili ;
 - . continuità di servizio anche in situazioni molto critiche;
 - . mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo.

- Linea dell' INNOVAZIONE TECNOLOGICA (177 M€ nel triennio): anch'essa distinta nelle componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata a realizzare significative performance di servizio prefissate a livello europeo; l' innovazione tecnologica è infatti alla base dei traguardi che ciascun Provider di Servizi per la navigazione aerea assume come obiettivi di periodo per:
 - . innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta;
 - . incrementare la capacità di gestione del traffico;
 - . predisporre ai nuovi scenari operativi di interoperabilità, Gate-to-Gate e Single Sky.

- Linea dello SVILUPPO GESTIONALE E INFRASTRUTTURALE (63 M€ nel triennio): si riferisce al potenziamento delle infrastrutture del Centro di Formazione di Forlì (Academy), dei Sistemi Informativi aziendali, di Radiomisure e dei Servizi Generali aziendali.

- Linea della SECURITY (40 M€ nel triennio): è indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la Security in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000; sarà completata la protezione dell'intero parco produttivo di Enav (Centri di Controllo d' Area, Aeroporti, Impianti radar, Radioassistenze, Stazioni di radio-comunicazione) e sarà realizzata la sicurezza informatica delle reti-dati operative e gestionali.
- Linea dell' ADEGUAMENTO al d.lgs 626/94 (18 M€ nel triennio): prevede lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici, la cui urgenza è stata riconosciuta a seguito di sopralluoghi e verifiche condotte in sito.

Il Piano non riporta gli investimenti destinati alla realizzazione di importanti programmi di navigazione aerea basati sull'impiego di tecnologie satellitari (EGNOS to GALILEO), poiché ad essi si sta dando corso attraverso i finanziamenti, gestiti dall' Agenzia Spaziale Italiana (fondi ex Lege 10/2001), che il decreto DPCM 13 maggio 2005 ha esplicitamente previsto per lo sviluppo di progetti Enav nel Settore.

La parte quantitativamente principale degli investimenti del periodo è destinata agli Impianti e ai Sistemi del Core Business, rappresentati dalle prime due Linee sopra indicate, ed è equamente ripartita fra le due tipologie di servizio "Aeroporto" (193 M€) e "Rotta" (189 M€).

Per quanto attiene agli **Aeroporti**, lo sforzo massimo è concentrato prevalentemente su interventi di Mantenimento/Miglioramento (128 M€) intesi come ammodernamenti dei sistemi per obsolescenza o come prevenzione mirata ad evitare il degrado del servizio; esso sarà indirizzato alla ricostruzione di torri e all' adeguamento delle reti di comunicazione e delle radioassistenze aeroportuali. L'introduzione di Nuove Tecnologie (65 M€) è associata all' evoluzione di sensori radar di terminale e all' automazione delle principali torri di controllo.

Per quanto riguarda la **Rotta**, lo sforzo è prevalentemente concentrato invece sulle Nuove Tecnologie (112 M€), in particolare sulle comunicazioni Terra-Bordo attraverso data-link, sull'automazione dei servizi e sull'evoluzione dei sensori radar di rotta. Gli investimenti di Mantenimento/Miglioramento (77 M€) sono indirizzati prevalentemente al rinnovamento di radioassistenze e di impianti di comunicazione.

C – LA SOLUZIONE DELLA VICENDA VITROCISSET. LA NASCITA DI TECHNO SKY

Nel 2006 si è conclusa l'acquisizione da parte di Enav di Vitrociset Sistemi S.r.l., NewCo nella quale era stato conferito il ramo di azienda di Vitrociset S.p.A. che da sempre cura la gestione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo.

Dopo la sottoscrizione del contratto preliminare del 5 settembre 2006 ed il benestare dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato, l'operazione di acquisizione è stata perfezionata il 31 dicembre 2006 con la sottoscrizione con Vitrociset SpA del contratto definitivo di cessione ad Enav delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi S.r.l.

Si completa così la storia di un ramo d'azienda che fonda le sue origini addirittura negli anni sessanta, all'epoca del primo contratto con l'Aeronautica Militare Italiana, ed ha vissuto poi la smilitarizzazione del servizio di assistenza al volo e gli altri accadimenti degli anni ottanta, proseguendo attraverso il consolidamento del ruolo di Vitrociset come esperto manutentore degli "impianti" avvenuta negli anni novanta.

L'evoluzione industriale e gestionale del ramo aziendale rinviene dunque nell'operazione di acquisizione del ramo da parte di Enav il suo epilogo naturale, oltre che il processo più razionale per l'internalizzazione dei servizi di conduzione e manutenzione. Infatti, proprio l'origine e l'evoluzione storica dei rapporti contrattuali con Enav rappresenta il valore fondamentale del ramo d'azienda che, nato con e per Enav, ha saputo supportarne l'evoluzione operativa, organizzativa e tecnologica.

Nel corso del 2007, sono stati avviate le iniziative finalizzate a fare della NewCo una moderna società pubblica e di Enav un *service provider* al livello dei principali competitors europei, che finalmente presidia direttamente l'intero ciclo produttivo dei servizi di competenza.

Vitrociset Sistemi S.r.l. ha, pertanto, anzitutto mutato la propria denominazione sociale in Techno Sky S.r.l. e si è dotata di propri Organi.

Nell'ambito del processo di integrazione della nuova realtà del Gruppo, Enav ha avviato e concluso, con la massima celerità e nel rispetto degli accordi contrattuali, anche tutti i processi finalizzati a rendere autonomi i processi logistici, amministrativi e contabili rispetto alla "casa madre" Vitrociset S.p.A., rendendo operativo anche un proprio sistema informativo.

Techno Sky ha effettuato, inoltre, il trasferimento del personale della Direzione Generale presso la sua nuova sede legale in Roma, prendendo a locazione locali di nuova costruzione e provvedendo al loro tempestivo ed adeguato allestimento.

Oggi Techno Sky è dunque una società pienamente autonoma ed operativa.

Nel rispetto della *policy* di *governance* del Ministero dell'economia e delle finanze per le società controllate ed anticipando gli stessi contenuti delle successive iniziative legislative in materia di riduzione dei costi degli organi delle società pubbliche:

- sono stati designati a far parte dell'organo consiliare tre soli componenti, esclusivamente scelti tra i dirigenti delle due società (il presidente è il direttore generale di Enav; l'amministratore delegato è il direttore generale di Techno Sky; il consigliere senza deleghe è il responsabile degli affari legali di Enav);
- il Direttore generale di Techno Sky ha provveduto a rinunciare ai compensi di amministratore delegato e gli altri due componenti, dirigenti della Capogruppo Enav, riversano a quest'ultima società l'intero compenso che ricevono da Techno Sky.

In tal modo sono stati evitati ogni aggravio di costo all'utenza per effetto degli incarichi amministrativi conferiti infragruppo.

Al fine di assicurare, in questa prima fase dei rapporti infragruppo, un costante e proficuo confronto tra le due società sono stati creati diversi gruppi di lavoro ed è stato costituito in Enav un Comitato tecnico di controllo sulle attività di Techno Sky, partecipato dal management delle due società, con funzioni di controllo e di monitoraggio sull'attuazione dei piani e dei contratti infragruppo, nonché di interfaccia, di analisi, di studio e di trasmissione di informazioni agli organi amministrativi. Il detto Comitato costituisce un modello di raccordo tra il livello operativo (proprio delle strutture aziendali) e quello politico-decisionale (proprio dell'organo amministrativo della Capogruppo), tipicamente competente in materia di pianificazione degli obiettivi e di attività di indirizzo e controllo. Ed infatti, più nello specifico, il comitato tecnico ha il compito di provvedere, su mandato ed a beneficio dell'organo amministrativo, all'istruttoria ed all'analisi dei dati, alla produzione di report di sintesi, alle attività di verifica dell'adempimento del contratto di servizio e degli altri

obblighi della partecipata (ad esempio, di tempestiva e costante rendicontazione, di pianificazione, ecc.).

Nel rispetto della normativa e della giurisprudenza nazionali e comunitarie, sono state inoltre approvate le modifiche statutarie improntate alla logica di adeguamento ai principi di governance della Capogruppo ed agli indirizzi del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'economia per le società partecipate e finalizzate a fare di Techno Sky una società *in house*, secondo la specifica *governance* prescelta da Enav e dal suo Azionista pubblico sin dall'avvio delle trattative per l'acquisizione.

Su tali basi, sono state adottate clausole statutarie dirette ad assicurare, da un lato, un pregnante ed immanente controllo di Enav sull'attività di Techno Sky e, dall'altro, la destinazione prevalente dell'attività di quest'ultima nei confronti della Capogruppo, che ne possiede l'intero capitale sociale.

In particolare, si è avuto cura di garantire ad Enav un assoluto potere di direzione, coordinamento e supervisione che riguarda l'insieme dei più importanti atti di gestione della controllata e di prevedere per Techno Sky un'autonomia finanziaria e decisionale limitata e preventivamente circoscritta. Dovranno, infatti, essere preventivamente approvati da Enav le determinazioni di Techno Sky concernenti l'amministrazione straordinaria e quelle di maggiore importanza, quali, ad esempio, il bilancio, le relazioni programmatiche, l'organigramma, i piani, il budget e l'acquisizione di servizi, lavori e forniture per importi superiori a tre milioni di euro.

Peraltro, queste finalità vengono ben perseguite nel rapporto infragruppo, in presenza delle specifiche disposizioni normative vigenti:

- per il tipo di società prescelto per Techno Sky (la società a responsabilità limitata, di cui agli artt. 2462 - 2483 c.c.), che consente anche di riservare al Socio specifici e rilevanti poteri di gestione e controllo (come poi di fatto previsto in Statuto);
- per la natura di Techno Sky di Società Unipersonale;
- per il rapporto di controllo societario esistente tra Enav e Techno Sky che comporta l'applicazione degli artt. 2497 - 2497 *septies* c.c., in materia di direzione e coordinamento di società.

Si è ritenuto, inoltre, di eliminare i riferimenti dell'oggetto sociale alle attività inerenti a settori di attività presenti nello statuto originario, in quanto retaggi dell'attività storicamente svolta da Vitrociset S.p.A., e di dover invece

più circostanziatamente focalizzare l'attività della NewCo per i servizi che la stessa andrà effettivamente a svolgere nel settore di competenza.

Nel rispetto degli indirizzi del Ministero dell'economia e delle finanze per le società pubbliche non quotate, oltre ad evitare la nomina nel Consiglio di amministrazione della controllata di amministratori della controllante senza deleghe gestionali continuative, si è provveduto alla previsione, anche per Techno Sky, dell'organismo di vigilanza previsto dal decreto legislativo 231/2001, della figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e dei requisiti di professionalità e di onorabilità degli amministratori con limiti precisi al cosiddetto cumulo degli incarichi.

In considerazione della nuova governance infragruppo Enav e Techno Sky hanno sottoscritto il "contratto di servizio" per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

Il contratto, i cui contenuti sono integrati dal capitolato tecnico che dello stesso costituisce parte integrante e sostanziale, tiene conto della particolarità dei rapporti tra Techno Sky ed Enav e consente, non soltanto, di porre le condizioni per migliorare le *performances* di funzionamento e di continuità dell'intera infrastruttura tecnologica dedicata alla sicurezza ed alla regolarità del traffico aereo, ma anche di ottenere rilevanti economie rispetto ai rapporti negoziali in precedenza conclusi con Vitrociset (con un notevole risparmio di costi e con un significativo ampliamento del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento).

L'affidamento diretto a favore di Techno Sky deve ritenersi coerente con le prescrizioni delle direttive comunitarie in materia e con la normativa nazionale di recepimento.

Ai sensi dell'art. 218 del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, è, infatti, escluso che la disciplina in tema di procedure di scelta nei cd. settori speciali debba trovare applicazione per gli appalti (di lavori, forniture e servizi) assegnati da un soggetto aggiudicatore (quale è Enav) ad un'impresa collegata (quale è Techno sky), sempre che almeno l'80% del fatturato realizzato da quest'ultima negli ultimi tre anni derivi dalla fornitura di lavori, forniture e servizi alle imprese alle quali è collegata.

L'operatività della disciplina è, quindi, subordinata ad un duplice ordine di condizioni:

- 1) l'esistenza di un rapporto di collegamento tra il soggetto che affida il servizio e l'affidatario dello stesso (rapporto di certo configurabile nel caso

in cui i conti annuali dell'affidatario siano consolidati con quelli dell'ente aggiudicatore);

- 2) la necessità che la società alla quale è affidato il servizio svolga un'attività, per lo più, "servente" nei riguardi della casa madre (circostanza, questa, comprovata dal fatto che almeno l'80% della cifra d'affari, nell'ultimo triennio, sia riconducibile a prestazioni rese nei confronti delle altre società del gruppo).

L'operatività di tale deroga è ammessa anche nel caso di società neocostituite (quale è il caso di Techno Sky): l'art. 23 della direttiva n. 17/04 e l'art 218 del d.lgs. n. 163/06 stabiliscono, infatti, che qualora, a causa della costituzione o inizio dell'attività dell'impresa collegata, il fatturato degli ultimi tre anni non sia disponibile, è sufficiente che l'impresa sia in condizione di stimare (in base a proiezioni dell'attività) che "probabilmente" realizzerà il fatturato in misura non inferiore all'80% mediante affidamenti da parte dell'altra o delle altre società a cui è collegata (cioè del medesimo gruppo).

Nel caso di Techno Sky non appare dubbio che nel prossimo triennio il fatturato risulterà prevalentemente orientato nei confronti della Controllante Enav e che l'entità degli affidamenti che saranno da questa concessi supereranno la soglia dell'80% del totale. Ciò, non soltanto in considerazione della natura storicamente e tipicamente servente nei confronti di Enav degli specifici servizi in questione; ma anche e soprattutto in considerazione della stessa rilevante entità del fatturato annuo riferito ad Enav (per oltre 60 milioni di euro), nonché del fatturato risalente agli ultimi anni del ramo aziendale a suo tempo conferito da Vitrociset S.p.A. in Vitrociset Sistemi S.r.l. (con un'attività rivolta verso Enav per il 90 - 95% del suo fatturato) ed, infine, della valutazione per le prospettive di andamento di Techno Sky di breve - medio periodo.

Il corrispettivo è stato stabilito per gli anni 2007 e 2008 in euro 61 milioni annui a fronte di servizi per un valore di €. 75 mln/annui se rapportato alla valorizzazione del precedente contratto stipulato con Vitrociset S.p.A. (risalente, peraltro, al 2001). Si tratta, dunque, di un importo notevolmente contenuto, malgrado Techno Sky sia chiamata a svolgere un più ampio novero di prestazioni.

In tema di garanzie, la specificità del rapporto Enav - Techno Sky ha suggerito di escludere la cauzione a copertura della corretta esecuzione del contratto (art. 13).

In linea con la disciplina vigente sono stati inoltre previsti il divieto di cessione del contratto (art. 15, comma 1) e l'obbligo per Techno Sky, ove si rivolga a soggetti terzi per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, di uniformarsi nella scelta del contraente alla disciplina comunitaria e nazionale di recepimento in tema di contratti pubblici nonché alle disposizioni del Regolamento per le Attività Negoziali di Enav (art. 15, comma 2). Tale impostazione è perfettamente in linea con la costante giurisprudenza secondo la quale, al fine di evitare il rischio di elusione della disciplina comunitaria, la società che abbia usufruito della deroga sugli affidamenti infragruppo è tenuta ad applicare per l'affidamento di contratti a terzi la disciplina pubblicistica.

Il capitolato tecnico, in analogia a quanto accaduto per il capitolato allegato al precedente contratto, è stato impostato per un "contratto a risultato" sulla base di precisi "indicatori di DFS (Disponibilità Funzionale di Sistema) predefiniti nello stesso capitolato e "parametrati" diversamente in relazione all'incidenza funzionale sul servizio operativo di ogni sistema nonché "sull'importanza" (sempre operativa) del Sito su cui è installato.

La "verifica del risultato" avverrà con periodicità predefinita, attraverso un Comitato di gestione tecnica composto da tecnici Enav e tecnici Techno Sky, che oltre alla verifica puntuale dei "risultati" ottenuti nel periodo di riferimento (rispetto a quelli previsti nel capitolato), avranno anche il compito di porre in essere tutti i correttivi necessari (organizzativi, procedurali, funzionali, manutentivi ecc.) ai fini della risoluzione e della prevenzione delle eventuali problematiche tecniche verificatesi, nonché di proporre ai Vertici di Enav e di Techno Sky tutte quelle eventuali variazioni con potenziali riflessi significativi sul contratto.

La prevista modalità di gestione del capitolato in questione conferisce allo stesso l'auspicata "dinamicità" necessaria per un costante allineamento delle attività tecniche gestionali dei sistemi alle eventuali mutabili esigenze del servizio (sia operativo che prettamente tecnico) ed inoltre consente l'inserimento e gestione di tutte quelle attività (formali, procedurali e di controllo) correlate all'ottenimento e mantenimento della "certificazione di qualità europea" (di cui al Reg. UE n. 2096).

Le prestazioni oggetto del capitolato oltre a riguardare, in forma aggiornata, tutte le attività manutentive e gestionali già previste nel precedente capitolato posto a base del contratto con Vitrociset S.p.A., sono state integrate

di nuove attività e di altre analoghe attività che, con contratti separati, la stessa Vitrociset o altre Società (es. IBM) svolgevano per Enav.

Dai risultati economici e tecnici conseguiti da Techno Sky al termine del terzo trimestre 2007 possono già evincersi la valenza, finanziaria ma soprattutto strategica, dell'operazione conclusa.

Infatti, dal punto di vista meramente economico – finanziario, inteso nel senso di contenimento di costi per Enav misurabili e derivati da riscontri oggettivi di bilancio, si evidenzia un risparmio di circa 20 mln/€ rispetto al 2005. Dal punto di vista strategico e tecnico, inteso come miglioramento misurabile delle prestazioni nell'ambito dei "Servizi di Gestione Tecnica e manutenzione dei Sistemi Operativi Impiegati nell'ATC", si è inoltre riscontrato un miglioramento significativo e misurabile delle prestazioni tecniche sia in ambito di manutenzione sviluppo software che in ambito di manutenzione e gestione tecnica hardware, a tutto vantaggio della qualità e sicurezza del servizio.

D - L'ATTIVITA' NEGOZIALE

1. Le procedure di aggiudicazione

Nella precedente Relazione la Corte, dopo aver proceduto ad una comparazione statistica fra gli esercizi finanziari 2003, 2004 e 2005, aveva sottolineato il prevalente ricorso alla procedura negoziata (con o senza pubblicazione del bando) che copriva circa il 97% delle procedure di aggiudicazione.

Tale fenomeno – che, peraltro, aveva (in virtù delle disposizioni contenute nel d.lgs 158/95) ed ha (alla luce del d.lgs 163/06) una sua giustificazione giuridica per gli appalti di lavori, servizi e forniture del "settore speciale" dei trasporti – ha subito, nel corso del primo semestre 2007 una inversione di tendenza.

Infatti, se si confrontano i dati del primo semestre del 2006 e 2007 relativi alle procedure seguite nell'affidamento, emerge (prospetto 1) come nel 2007 Enav abbia intensificato l'attività di recepimento dei principi fondamentali di concorrenza e trasparenza, attraverso un maggiore ricorso alle gare (20 contro nessuna nel 2006), e una conseguente diminuzione delle procedure negoziate (86,37% contro 97,59% relative allo stesso periodo del 2006).

Prospetto 1

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006		1° semestre 2007	
	N°Contratti	% N°Contr.	N°Contratti	% N°Contr.
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0	0,00%	13	3,16%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0	0,00%	7	1,70%
Procedure negoziate	486	97,59%	355	86,37%
Atti di variazione	3	0,60%	28	6,81%
Convenzione CONSIP	9	1,81%	8	1,95%
Totale complessivo	498	100,00%	411	100,00%

Se poi si considerano (prospetto 2) gli importi dei contratti si evidenzia come il peso percentuale del ricorso alle gare abbia assunto un valore di tutto rilievo (38,86 + 0,41 = 39,27%).

Prospetto 2

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006	1° semestre 2007
	% Importo contratti	% Importo contratti
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0,00%	38,86%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0,00%	0,41%
Procedure negoziate	99,61%	57,05%
Atti di variazione	0,07%	3,49%
Convenzione CONSIP	0,32%	0,19%
Totale complessivo	100,00%	100,00%

Adeguamento procedure approvvigionamenti

Enav ha avviato l'attività di adeguamento delle procedure di acquisto, resa necessaria alla luce di diversi elementi:

- l'adeguamento ai cambiamenti avvenuti nel contesto normativo, ed in particolare al già ricordato d.lgs 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" ;
- la verifica della conformità ai principali requisiti previsti per la Certificazione di qualità della Funzione Acquisti, in conformità con la norma UNI EN ISO 9001:2000;
- il necessario aggiornamento rispetto agli importanti cambiamenti interni che hanno caratterizzato lo sviluppo di Enav negli ultimi anni (investimenti tecnologici ed infrastrutturali, mutamenti organizzativi, cambiamenti nei processi gestionali e nel sistema di deleghe).

L'obiettivo di tale attività è quello di definire le nuove procedure operative di approvvigionamento predisponendole per una gestione delle relative attività sul sistema informativo gestionale. Tali procedure sono definite in coerenza con le

linee guida e gli obiettivi di sviluppo gestionale ed organizzativo definiti dal vertice aziendale nonché con i mutamenti del contesto normativo introdotti nel sistema degli acquisti Enav.

Realizzazione Sistema di qualificazione dei fornitori

Tra le altre attività in corso di realizzazione, Enav sta, inoltre, approntando un Sistema di Qualifica e Gestione fornitori quale processo di valutazione, volto alla definizione di elenchi di Soggetti di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare i concorrenti alle singole procedure di affidamento.

L'istituzione di un siffatto "Sistema" consegue all'esercizio di una mera facoltà riconosciuta agli Enti aggiudicatori operanti nell'ambito dei settori speciali, ex art. 232 del d.lgs 163/06.

L'obiettivo di tale attività è quello di definire i criteri, le attività nonché gli strumenti necessari per la qualifica dei fornitori per classi di importo e categorie merceologiche con riferimento precipuo a quelle ritenute prioritarie.

La dotazione di un Sistema di Qualificazione si rende necessaria – secondo la Società - sotto un duplice profilo:

- in relazione al suo utilizzo, quale importante strumento manageriale ai fini dell'affidamento degli appalti e della gestione del fornitore, alla luce del d.lgs 163/06 in materia di acquisti e appalti;
- in relazione alla necessità di valutazione e gestione del fornitore previsti dalle normative di riferimento, quale snellimento della procedura di verifica e valutazione dei requisiti ordinari, economico-finanziari e tecnico organizzativi sottesi alla partecipazione alla gara.

2. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di Enav

Per quanto attiene all'impostazione adottata nella predisposizione del Regolamento interno attuativo del "Codice dei contratti pubblici" (d.lgs 163/2006), ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni in ordine alla disciplina di riferimento applicabile all'Enav.

- a) Sul piano oggettivo, Enav rientra nell'ambito di applicazione della disciplina sui c.d. settori speciali, per l'affidamento degli appalti funzionali ai propri scopi

istituzionali (in base alle indicazioni della giurisprudenza debbono ritenersi tali i contratti la cui conclusione si ponga in rapporto di strumentalità con le attività di competenza degli enti, non essendo, invece a tal fine necessaria una stretta correlazione tra i contratti oggetto di affidamento e le attività istituzionali degli stessi).

b) Sul piano soggettivo, Enav, impresa pubblica, rientra nell'ambito di applicazione della disciplina dei settori speciali.

In ragione di tale ricostruzione:

- i)* Enav è tenuta ad applicare la disciplina cogente sui settori speciali per tutti i contratti di appalti di lavori, forniture e servizi a rilevanza comunitaria (di importo, cioè, pari o superiore a euro 5.278.000, per i primi e di importo pari o superiore a euro 422.000, per gli altri);
- ii)* Enav, in base al disposto dell'art. 238 comma 7, d.lgs 163/2006 per i contratti a rilevanza nazionale (d'importo inferiore a quelli suindicati), applica la disciplina stabilita nel proprio regolamento, fermo l'obbligatorio rispetto dei principi fondamentali del Trattato UE (concorrenza, trasparenza, non discriminazione, ecc);
- iii)* Enav, per quanto attiene la concessione dei c.d. contratti attivi, è obbligata ad ispirare la propria attività a criteri di economicità, trasparenza e non discriminazione, che impongono agli amministratori di ottenere la massima valorizzazione economica dall'eventuale cessione di un bene a soggetti terzi.

Ciò premesso, la redazione del Regolamento è stata ispirata agli obiettivi di:

- assicurare il massimo livello di trasparenza nella scelta del contraente;
- armonizzare le esigenze di massima economicità e obiettività nelle scelte;
- evitare irragionevoli rigidità nell'attività dell'Enav e delle società, garantendo adeguati margini di flessibilità in coerenza con la disciplina vigente a tutela dei fondamentali obiettivi di sicurezza che la Società è tenuta a garantire;
- assicurare un adeguato livello di omogeneità dell'operato degli Uffici e della Società nelle fasi di scelta del contraente anche per la conclusione dei contratti per i quali manchino norme cogenti.

Nelle tabelle 1, 2 e 3, che seguono, sono graficamente rappresentati il quadro di riferimento normativo e i contenuti del Regolamento attuativo del d.lgs 163/06.

Quadro normativo di riferimento

TAB 1

La **disciplina comunitaria e nazionale** è caratterizzata da una sostanziale bipartizione, legata **al settore di attività** nel quale opera il soggetto committente

Settore di attività	SETTORE TRADIZIONALE	SETTORE SPECIALI (Appalti funzionali agli scopi)
Normativa comunitaria	Direttiva n. 18 del 31 Marzo 2004	Direttiva n. 93/38 Direttiva 17/04
Normativa nazionale di	D.lgs. n. 163/06 (Parte II, art. 28-205).	D.lgs. n. 163/06 (Parte III, art. 206 - 238)

Nell'ambito di ogni settore di attività la normativa distingue i contratti a rilevanza comunitaria e nazionale

Appalti di rilevanza comunitaria	D.lgs. n. 163/06 (Parte II, Titolo I)	D.lgs. n. 163/06 (Parte III, Titolo I)
Appalti di rilevanza nazionale	D.lgs. n. 163/06 (Parte II, Titolo II)	D.lgs. n. 163/06 (Parte III, Titolo II art. 238)

} Organismo di Diritto pubblico
Impresa pubblica

La normativa distingue, sempre nell'ambito di ogni settore di attività, i soggetti committenti tenuti al rispetto della legge

Soggetti destinatari	AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI	SOGGETTI OPERANTI IN DETERMINATI SETTORI DI ATTIVITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> - Amministrazioni Pubbliche (Stato, regioni e province autonome, enti territoriali e locali, enti pubblici non economici) - Organismi di diritto pubblico - Associazioni tra i predetti soggetti. 	<p>(acqua, trasporti, energia e servizi postali)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amministrazioni aggiudicatrici (Amministrazioni pubbliche, organismi di diritto pubblico,..) - Imprese pubbliche - Soggetti privati che operano in virtù di diritti speciali o di esclusiva

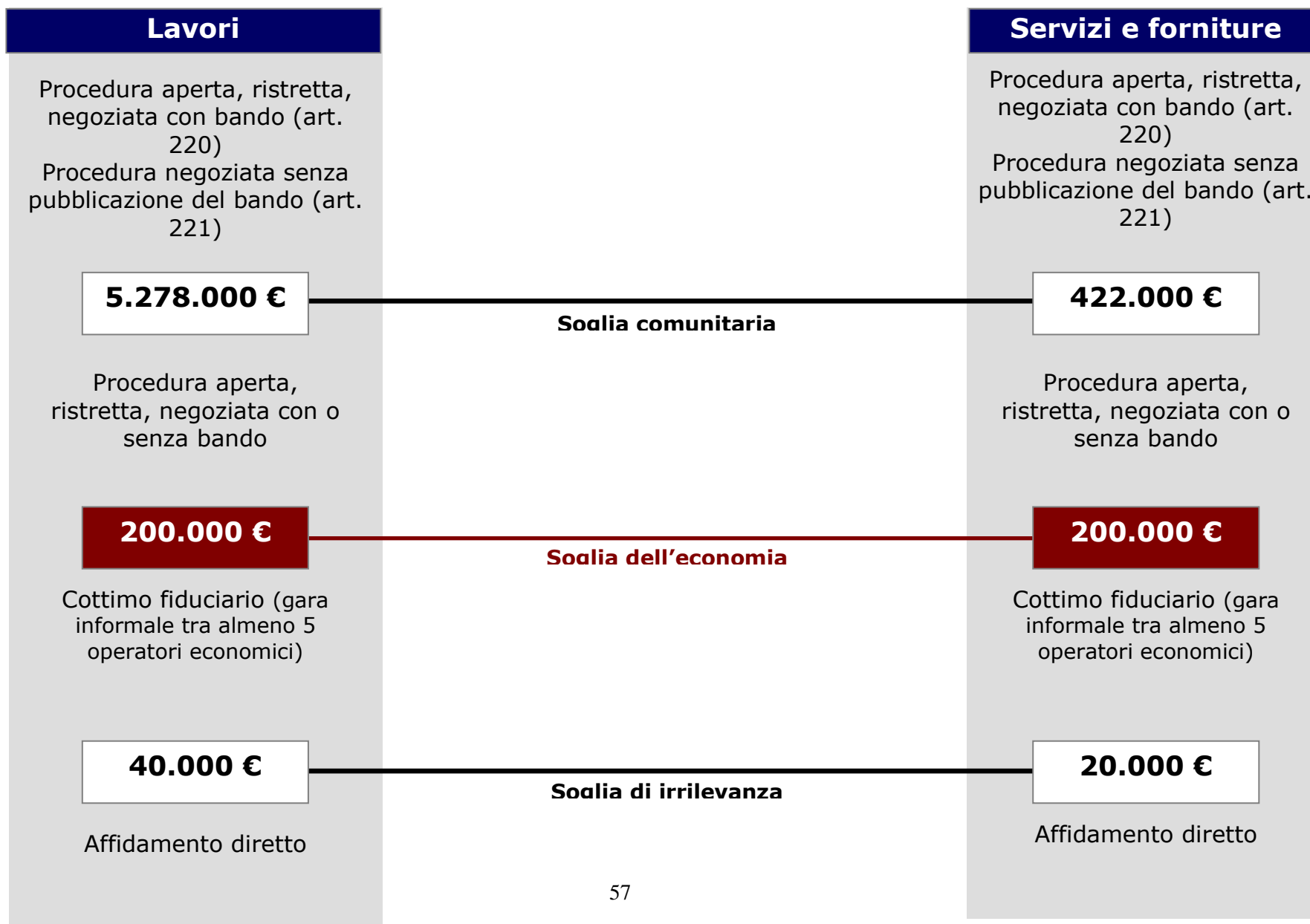
Impostazione del Regolamento e i criteri adottati nell'elaborazione

TAB. 2

	Attività non Istituzionale	Attività Istituzionale
Appalti di rilevanza comunitaria	Organismo di diritto pubblico al quale si applica la disciplina relativa ai settori ordinari	Impresa Pubblica (Soggetto operante nel settore aeroportuale art. 213) al quale si applica la disciplina relativa ai settori speciali
Appalti di rilevanza nazionale	Organismo di diritto pubblico al quale si applica la disciplina relativa ai settori ordinari	Impresa Pubblica (Soggetto operante nel settore aeroportuale art. 213) al quale si applica il proprio regolamento negoziale

Soglie e procedure

TAB. 3



E - IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

1 - Il D.lgs 231/2001

Premessa

L'adozione del Modello di organizzazione, gestione e controllo dell'Enav, avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 maggio 2004, ha comportato per la Società l'esigenza di porre in essere una serie di attività finalizzate a:

1. consentire al personale presente in Azienda una corretta conoscenza delle procedure e delle regole di condotta previste nel Modello in attuazione dei principi nello stesso contenuti anche alla luce delle revisioni effettuate;
2. dare attuazione ai principi in esso descritti;
3. garantire un continuo adeguamento e/o aggiornamento del Modello al fine di mantenerne nel tempo l'efficacia.

L'attività svolta

Formazione sul D.Lgs. 231 e sul Modello Enav

Il corso di formazione sul d.lgs. 231/01 e sul Modello Enav, effettuato con modalità e-learning, ha interessato i dirigenti della Società, i quadri responsabili di Funzioni aziendali e tutti i dipendenti Enav che operano nell'ambito delle aree ritenute sensibili alla commissione dei reati previsti dal decreto.

Un passaggio determinante nell'attuazione del Modello dell'Enav, unito al Codice Etico, è quello di sensibilizzare e diffondere a tutti i livelli aziendali le regole e i principi in esso contenuti.

Il d.lgs. 231/01 prevede la comunicazione e la diffusione dei principi e delle regole comportamentali contenuti nel Modello nei confronti dei dipendenti ed, in particolar modo, dei soggetti posti in posizione apicale all'interno dell'Azienda.

Tra le finalità del Modello, infatti, vi è quella di radicare il rispetto dei ruoli, delle modalità operative, dei protocolli e, più in generale, del modello organizzativo adottato nella consapevolezza del valore sociale che tale Modello ha nel prevenire i reati, non solo tra dipendenti che operano in specifiche aree di rischio,

nell'Organismo di Vigilanza o ancora nei preposti al controllo interno ma, in questa seconda fase, proprio tra i dipendenti nella loro generalità.

Attuazione del sistema di monitoraggio e reportistica ex D.Leg. 231/01

Nel rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa in tema di obblighi di informazione nei confronti dell'Organismo di Vigilanza (cfr. secondo comma, lettera d) dell'art. 6 del d.lgs. 231/01), nel corso del 2006 è stata svolta un'attività finalizzata alla realizzazione di un sistema di monitoraggio e reportistica attraverso l'individuazione di flussi di comunicazione, rilevanti ai fini del "Modello 231", da e verso lo stesso Organismo.

Il *Modello di organizzazione, gestione e controllo Enav*, adeguato alla modificata struttura aziendale ed approvato nell'anno 2005, individua un sistema di monitoraggio e reportistica caratterizzato da tre tipologie di flussi informativi:

1. flussi informativi dall'Organismo di Vigilanza al Vertice Aziendale, al fine di tenere informati gli Organi societari in merito ad eventuali situazioni gravi o straordinarie, quali ipotesi di violazione dei principi del Modello, a loro volta ripartiti in:
 - a) reportistica verso il Consiglio d'Amministrazione e Collegio Sindacale;
 - b) comunicazioni verso il Presidente del Consiglio d'Amministrazione;
 - c) comunicazioni verso il Consiglio d'Amministrazione;
2. flussi informativi di carattere generale ed obbligatorio da parte delle Funzioni aziendali e di tutti i dipendenti Enav verso l'Organismo di Vigilanza;
3. flussi informativi sulle parti speciali del Modello da parte delle Funzioni aziendali verso l'Organismo di Vigilanza, a loro volta ripartiti in:
 - a) report contenenti informazioni relative ai reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione;
 - b) report contenenti informazioni relative ai reati societari.

La messa a regime del sistema ha reso operativi i flussi informativi sopra descritti attivando, nel contempo, le linee di reporting da parte delle Funzioni aziendali coinvolte.

L'attività in parola è stata preceduta da un mirato piano di comunicazione al fine di sensibilizzare tutte le strutture centrali e territoriali della società alla concreta attuazione del sistema.

Analisi sull'osservanza dei principi dettati dal D.lgs. 231/2001

Sono stati effettuati alcuni interventi di audit finalizzati a rilevare l'eventuale inosservanza dei principi dettati dal d.lgs. 231/2001.

Gli aspetti emersi con riferimento al Modello di Organizzazione gestione e Controllo, sono stati riportati, all'interno di ciascuna relazione di audit analizzata, in uno specifico paragrafo intitolato "Aspetti emersi in riferimento al d.lgs. 231/2001".

Trasformazione dell'Organismo di Vigilanza da monocratico a collegiale

Il Consiglio di Amministrazione di Enav nella seduta del 29 novembre 2006, in considerazione dell'interpretazione estensiva delle Linee Guida di Confindustria, degli studi di ricerca dell'Associazione Italiana Internal Auditors (AIIA), del recente orientamento giurisprudenziale e della prassi societaria predominante, ha deciso di nominare un nuovo Organismo di Vigilanza a composizione collegiale, in sostituzione del precedente a composizione monocratica, con la partecipazione di un componente interno-aziendale e di due professionisti esterni con competenze giuridiche ed economiche.

Pertanto, a seguito del suddetto mutamento organizzativo, al fine di recepire le indicazioni del nuovo Organo collegiale, la prevista attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo è stata rinviata all'anno 2007.

2 - L'internal auditing

Nel corso del 2006, analogamente a quanto avvenuto nel 2005, è stato elaborato il Piano di Audit annuale, il quale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 Febbraio 2006.

Nell'individuare le aree di intervento da inserire nel Piano, la Funzione Audit ha tenuto conto sia delle indicazioni del management aziendale sia dell'opportunità di allineare la propria struttura interna alle normative ed alle raccomandazioni internazionali.

In proposito è utile ricordare la definizione data dal Board of Directors dell'Institute of Internal Auditors, condivisa anche dalla Consob e dall'Associazione Italiana Internal Auditors (AIIA):

"L'Internal Auditing è un'attività indipendente ed obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. Assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di corporate governance".

In tale contesto si sta evolvendo il ruolo dell'auditing interno anche in Enav: l'obiettivo è assumere sempre più, oltre al ruolo di *assurance* e di verifica, una funzione consulenziale, nell'ottica di fornire un concreto valore aggiunto e migliorare i processi dell'organizzazione in materia di *governance* e controllo. L'attività svolta nel corso del 2006 ha riguardato i seguenti processi/aree:

1. Gestione del processo di approvvigionamento

1.a.) Audit su monitoraggio della tempistica per la messa in esercizio degli investimenti

L'Audit in questione, svolto su un campione di contratti selezionati tra quelli inseriti nei Piani di Investimento Enav degli anni 2004 e 2005, ha avuto come obiettivo quello di valutare la tempestività dell'entrata in funzione dei singoli investimenti, sia sotto il profilo operativo (legato all'effettiva possibilità di utilizzare l'investimento realizzato), sia sotto quello amministrativo-contabile (riferito all'entrata in ammortamento dell'investimento stesso).

1.b.) Audit sull'approvvigionamento ed installazione di sistemi antintrusione di tipo Runway safety area monitoring System (RSAMS).

E' stato analizzato il procedimento di acquisizione di particolari sistemi antintrusione, ovvero di apparati idonei ad evitare il fenomeno delle incursioni in pista da parte di veicoli ed aeromobili in movimento nelle zone circostanti.

L'analisi sopra menzionata ha riguardato:

- la regolarità giuridico-amministrativa del procedimento ad evidenza pubblica per la stipula del contratto di approvvigionamento;
- il rispetto dei tempi di messa in esercizio degli apparati in sintonia con le esigenze operative.

1.c.) Analisi su base campionaria del processo di gestione dei contratti di subappalto.

La suddetta analisi è stata svolta con i seguenti obiettivi:

- tracciare il processo amministrativo dei contratti di sub-appalto così come disciplinato dalla normativa in materia, al fine di operare un confronto tra detto processo ed il procedimento attualmente seguito sulla base delle procedure e delle prassi esistenti;
- svolgere un'analisi su un campione di contratti, al fine di verificarne la regolarità giuridico-amministrativa.

1.d.) Analisi amministrativo-contabile relativa a contratti di investimento finanziati da contributi PON-T/FESR

Obiettivo dell'audit è stato quello di verificare la rispondenza tra le opere realizzate e quanto previsto sia a livello contrattuale che in relazione ai contributi comunitari ricevuti.

L'analisi è stata svolta su un campione di contratti di investimento finanziati da contributi PON-T/FESR, sia conclusi e già rendicontati al Ministero/Commissione Europea che in corso di esecuzione.

2. Attività di consulenza

L'attività svolta nel 2006 è stata la seguente:

2.a.) Analisi delle Prestazioni Operative ordinarie ed aggiuntive del personale di Enav S.p.A.

L'attività in questione è stata svolta con lo scopo di verificare la tracciabilità, la completezza e la regolarità formale della gestione delle prestazioni aggiuntive del Personale impegnato in linea operativa nelle sedi periferiche di Enav.

In particolare, il lavoro svolto si è concentrato sui seguenti obiettivi:

- verifica della conformità dell'ammontare delle prestazioni operative alla normativa di riferimento, con rilevazione dell'eventuale esposizione finanziaria di Enav a fronte di orario minimo di prestazione operativa ordinaria non raggiunto e contestuale riconoscimento di orario aggiuntivo non dovuto;
- valutazione dell'efficacia della programmazione delle prestazioni aggiuntive (entità degli scostamenti tra orari aggiuntivi programmati e resi, utilizzazione della reperibilità, etc.);
- conformità del meccanismo di rilevazione della prestazione operativa alle esigenze operative di gestione e verifica dell'affidabilità delle informazioni presenti nel Sistema Informativo Aziendale.

2.b.) *Supporto nella definizione delle procedure organizzative e di avviamento operativo relative al conferimento del ramo di azienda della società di gestione fiduciaria per la conduzione tecnica e manutenzione degli apparati.*

La suddetta attività si è articolata come segue:

- sono state analizzate le problematiche fiscali, amministrative e organizzative dell'acquisizione del ramo di azienda. In particolare, è stata fornita assistenza nella definizione e nell'interpretazione della normativa fiscale applicabile (con riferimento specifico al regime di neutralità fiscale dell'operazione previsto dagli artt. 87, 175 e 176 del TUIR);
- è stato fornito supporto ai consulenti esterni nella "due diligence fiscale" effettuata, nel periodo dal 21 al 28 di marzo 2006, sulla base della documentazione messa a disposizione nella "data room" allestita presso la sede amministrativa della società Vitrociset S.p.A., al fine di valutare la posizione fiscale della Società stessa rispetto a eventuali criticità fiscali rilevanti;
- è stato fornito supporto consulenziale nella definizione dei principali aspetti organizzativi e fiscali inerenti il contratto preliminare tra l'Enav e la Vitrociset. Tale attività ha portato alla firma del contratto preliminare stesso il 5 settembre del 2006 e del contratto definitivo il 31 dicembre dello stesso anno.

3. Ulteriori procedure di audit/attività svolte non previste nel piano

- supporto all'attività ispettiva della Guardia di Finanza ed autorità esterne
- audit sulla regolarità retributiva e contributiva del personale dipendente dalle società fornitrici di Enav;
- analisi della procedura di stipula di un accordo-quadro con la società Aromatika s.r.l. relativamente all'installazione e alla manutenzione dei distributori automatici di cibi e bevande presso i siti dell'Enav; supporto all'attività ispettiva della Guardia di Finanza ed autorità esterne;
- verifica del corretto inserimento dell'ordine di acquisto con riferimento all'attività negoziale del primo semestre 2006 posta in essere sia dalle Funzioni delegate di Sede Centrale che dalle Strutture Territoriali.

4. Risultati dell'audit

L'attività di audit ha evidenziato le seguenti criticità nell'esecuzione dei processi analizzati:

- in alcuni casi si è riscontrato che la progettazione degli interventi non era completamente esauriente;
- in altri casi le procedure di approvvigionamento si sono rilevate non sempre idonee ad assicurare un perfetto coordinamento tra le Funzioni coinvolte.

A fronte delle criticità emerse da ciascuno degli interventi svolti nel 2006, la Funzione Audit ha individuato specifiche linee d'azione volte a ridurre gli impatti negativi che le criticità rilevate possono generare sull'attività aziendale; in particolare, è stato suggerito quanto segue:

- necessità di elaborare nuove procedure interne che definiscano in modo chiaro i compiti e le responsabilità di ciascun soggetto coinvolto nel processo;
- maggiore sensibilizzazione del personale al rispetto delle procedure vigenti;
- maggiore efficienza nell'attribuzione dei compiti assegnati a ciascuna Funzione aziendale;
- maggior coordinamento tra Funzioni coinvolte in un medesimo processo.

E' necessario, peraltro, che le criticità nelle procedure interne emerse dagli esiti degli interventi programmati di audit siano prontamente rimosse dalle strutture interessate in modo da non ingenerare effetti negativi sull'attività aziendale.

F - I RAPPORTI INTERNAZIONALI

Negli ultimi anni, le attività internazionali di Enav hanno subito una decisa accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia il posizionamento che le compete.

Oggi, più che mai, si sente forte l'esigenza di partecipare a consessi internazionali in modo coordinato e strategico e presidiare in modo organico e continuativo le sedi che contano.

Il tutto, non solo per rispondere in modo adeguato nei tempi e nei modi alla normativa internazionale, ma soprattutto perchè un fornitore di servizi ATM (Air Traffic Management), che è poi la dorsale unificatrice del trasporto aereo nazionale, per crescere, ha bisogno di continui confronti che vanno al di là dei confini nazionali.

Le attività ed i risultati conseguiti nel 2006 e nel primo semestre 2007, di cui si riporta qui di seguito una sintesi, sono la testimonianza più evidente della nuova strategia Enav.

Operations Coordination Group

Il responsabile dell'Area Operativa di Enav è il nuovo chairman dell'Operations Coordination Group (OCG). Organo consultivo della direzione generale dell'agenzia di Bruxelles, l'OCG è composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore.

Il Gruppo ha l'obiettivo di assicurare il coordinamento efficace delle attività operative per la sicurezza della navigazione aerea e si occuperà principalmente del coordinamento della CFMU (gestione centralizzata dei flussi di traffico) e del programma D-MEAN (gestione dinamica dello spazio aereo) con lo scopo preciso di abbattere maggiormente i ritardi e di gestire in tutta sicurezza il notevole incremento del traffico aereo previsto in Europa per i prossimi anni.

Attività Functional Airspace Blocks (FAB)

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

Tra le iniziative, si ricorda anzitutto BLUE-MED, un progetto internazionale di cui Enav è capogruppo, che ha lo scopo di verificare la realizzabilità di un FAB mediterraneo.

Il 15 marzo 2007, in un incontro dello Steering Group di progetto a Bruxelles, è emerso che esso è in linea con le altre iniziative europee che tendono alla costituzione di FAB.

All'incontro hanno partecipato rappresentanti della Commissione Europea, di Eurocontrol e di Enav, oltre a DCAC (Cipro), HCAA (Grecia), OACA (Tunisia) e MATS (Malta).

Ad Enav sarà corrisposto dalla Commissione europea un milione di euro, pari al 46,23% del budget completo del progetto che terminerà il 28 febbraio 2008.

Enav sta anche partecipando ai lavori relativi alla costituzione di un Blocco Funzionale con i paesi balcanici. Lo studio è denominato SEE-FABA, vale a dire South East Europe-Functional Air Space Block Approach.

Cross Border Coordination Working Group

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

Nella definizione di nuove deleghe agli ACC confinanti per la gestione dello spazio aereo transfrontaliero, il contributo specifico di Enav sarà quello di porre l'accento sulle esigenze operative e quindi sulla qualità del servizio per le compagnie aeree. Infatti, la fluidità delle operazioni è il vero motivo ispiratore della riforma comunitaria che impone l'istituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (FAB) transnazionali ed è a questo principio che ogni passo, seppur intermedio, deve ispirarsi.

SESAR

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

Nato nel 2005, la fase di definizione (2006-2008) del programma è divisa in sei blocchi. Dopo la fase 1 (che ha prodotto un'analisi della situazione attuale dell'industria del trasporto aereo), il Consorzio è ora arrivato a licenziare la fase 2 che ha identificato gli assetti tecnologici ed operativi che saranno fondamentali per il futuro del sistema ATM.

Enav è uno dei nove fornitori di servizi ATM del consorzio SESAR. Ne fanno parte anche alcune compagnie aeree, alcune società di gestione nonché l'industria di settore per un totale di 29 organizzazioni.

Scopo del programma SESAR è quello di costruire una realtà tecnologica-operativa condivisa tra tutte le componenti del trasporto aereo e che quindi dia garanzia di realizzabilità. Il sistema ATM di nuova generazione dovrà assicurare entro il 2020 una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, costi unitari di rotta dimezzati, coefficienti di sicurezza dieci volte maggiori e ricadute ambientali dieci volte minori.

Accordo con il NATS

Il 26 febbraio 2007 Enav ed il suo omologo britannico NATS hanno firmato un accordo che li impegna alla cooperazione nei settori della Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS), Ricerca e Sviluppo nonché dell'Addestramento e della Validazione Pre-Operativa.

CRISTAL MED

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

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

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

Progetto FASTI RTS

FASTI è un progetto che prevede un'attività di simulazione real time per la validazione di strumenti di supporto alle decisioni in campo ATM come ad esempio il Medium Term Conflict Detection (MTCD). La gara indetta da Eurocontrol per lo sviluppo del progetto è stata vinta a settembre 2006 da Enav, SICTA, SKYGUIDE e DEEP BLUE. Tutte le attività saranno svolte presso le infrastrutture del Centro Simulazione e Sperimentazione dell'ENAV.

R&S ATM. Al via cooperazione italo-francese

In occasione della Fiera internazionale dell'ATM, tenutasi dal 13 al 15 febbraio 2007 nella cittadina olandese di Maastricht, il Direttore Generale di Enav, Nadio Di Rienzo, ed il suo omologo della DSNA francese hanno siglato un accordo che prevede l'avvio di alcune iniziative congiunte nel settore Ricerca e Sviluppo ATM.

III - L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2006

1 - I risultati del bilancio 2006

ATTIVO		31.12.2006	31.12.2005
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
		0	0
	Totale	0	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI		
I	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.791.405	1.489.224
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	28.105.894	10.926.454
7)	altre	485.716	95.015
	Totale I)	36.383.015	12.510.693
II	<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
1)	terreni e fabbricati	144.429.876	114.123.857
2)	impianti e macchinario	587.073.660	558.851.602
4)	altri beni	6.007.209	3.404.657
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	254.143.799	259.960.403
	Totale II)	991.654.544	936.340.519
III	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	112.951.981	704.900
d)	altre imprese	118.182	118.182
	Totale III)	113.070.163	823.082
	Totale Immobilizzazioni	1.141.107.722	949.674.294
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	<i>Rimanenze</i>		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	62.802.777	52.831.323
	Totale I)	62.802.777	52.831.323
II	<i>Crediti</i>		
1)	verso clienti		
a)	esigibili entro i 12 mesi	351.534.331	243.315.331
2)	verso imprese controllate		
a)	esigibili entro i 12 mesi	476.308	95.000
4 bis)	crediti tributari		
a)	esigibili entro i 12 mesi	22.673.228	83.947.247
b)	esigibili oltre i 12 mesi	167.088.218	104.414.670
4 ter)	imposte anticipate		
a)	esigibili entro i 12 mesi	9.471.128	11.330.746
5)	verso altri		
a)	esigibili entro i 12 mesi	4.980.584	8.534.600
6)	per Balance Eurocontrol		
b)	esigibili oltre i 12 mesi	1.113.029	16.001.071
	Totale II)	557.336.826	467.638.665
III	<i>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>		
4)	altre partecipazioni	0	2.334.998
6)	altri titoli	46.054.297	220.879.518
	Totale III)	46.054.297	223.214.516
IV	<i>Disponibilità liquide</i>		
1)	depositi bancari e postali	15.749.218	29.723.211
	Totale IV)	15.749.218	29.723.211
	Totale Attivo Circolante	681.943.118	773.407.715
D)	RATEI E RISCONTI		
		219.997	1.374.710
	Totale	219.997	1.374.710
	TOTALE ATTIVO	1.823.270.837	1.724.456.719

PASSIVO		31.12.2006	31.12.2005
A)	PATRIMONIO NETTO		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III	Riserva di rivalutazione	0	0
IV	Riserva legale	3.736.464	2.535.990
V	Riserve statutarie	0	0
VI	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	32.705.423	24.009.485
	Totale Patrimonio Netto	1.220.151.847	1.210.255.435
B)	FONDI PER RISCHI ED ONERI		
2)	Fondo imposte anche differite	480.381	4.734.391
3)	altri	57.239.107	59.596.881
	Totale Fondi per Rischi ed Oneri	57.719.488	64.331.272
C)	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	46.205.681	44.180.752
D)	DEBITI		
4)	debiti verso banche		
a)	esigibili entro i 12 mesi	80.000.000	0
6)	acconti		
a)	esigibili entro i 12 mesi	55.909.419	59.181.585
7)	debiti verso fornitori		
a)	esigibili entro i 12 mesi	132.160.423	138.096.467
9)	debiti verso imprese controllate		
a)	esigibili entro i 12 mesi	4.638.790	1.309.713
12)	debiti tributari		
a)	esigibili entro i 12 mesi	8.962.601	14.830.459
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
a)	esigibili entro i 12 mesi	21.552.649	22.490.099
14)	altri debiti		
a)	esigibili entro i 12 mesi	65.056.103	60.178.724
15)	debiti Balance Eurocontrol		
b)	esigibili oltre i 12 mesi	2.598.676	0
	Totale Debiti	370.878.661	296.087.047
E)	RATEI E RISCOINTI	128.315.160	109.602.213
	Totale	128.315.160	109.602.213
	TOTALE PASSIVO	1.823.270.837	1.724.456.719
	CONTI D'ORDINE		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	71.121.248	53.043.459

CONTO ECONOMICO

euro

	31.12.2006		31.12.2005	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Ricavi delle prestazioni	666.099.930		656.773.099	
Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(10.072.962)		3.106.336	
Variazioni per balance	7.474.286		(1.993.307)	
Utilizzo balance anno n-2	(14.886.042)		16.693.539	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	25.893.941	673.507.153	9.975.369	684.555.036
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		1.549.333		2.101.160
5) Altri ricavi e proventi				
Altri ricavi e proventi	18.239.747		34.471.390	
Contributi in conto esercizio	30.000.000	48.239.747	0	34.471.390
Totale valore della produzione		723.296.233		721.127.586
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(7.600.319)		(8.657.019)
7) Per servizi		(206.263.325)		(217.248.947)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.136.499)		(3.812.678)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(235.684.445)		(233.400.576)	
b) Oneri sociali	(73.712.546)		(74.675.106)	
c) Trattamento di fine rapporto	(10.348.339)		(8.779.050)	
e) Altri costi	(9.783.805)	(329.529.135)	(8.037.153)	(324.891.887)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(4.368.720)		(763.615)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(101.387.884)		(119.956.529)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(152.497)		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.260.355)	(107.169.456)	(8.558.173)	(129.278.317)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		5.178.698		7.654.326
12) Accantonamenti per rischi		(1.549.500)		0
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.567.094)		(1.274.654)
Totale costi della produzione		(652.636.630)		(677.509.176)
Differenza fra valore e costi della produzione		70.659.603		43.618.410
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni		299.631		222.529
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	5.516.993		8.172.071	
d) proventi diversi dai precedenti	5.109.010	10.626.003	6.117.760	14.289.831
17) Interessi e altri oneri finanziari		(3.566.074)		(1.308.686)
17-bis) Utili e perdite su cambi		(218.800)		417.990
Totale proventi e oneri finanziari		7.140.760		13.621.664
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) Rivalutazioni		0		4.091
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	0		(18.971)	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	(37.741)	(37.741)	(912.937)	(931.908)
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie		(37.741)		(927.817)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi		6.720.420		12.820.049
21) Oneri				
imposte relative a esercizi precedenti	(430.162)		(1.022.225)	
sopravvenienze passive	(16.811.489)	(17.241.631)	(9.398.641)	(10.420.866)
Totale proventi e oneri straordinari		(10.521.211)		2.399.183
Risultato prima delle imposte		67.241.411		58.711.440
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	(36.727.028)		(40.745.546)	
Imposte differite	4.050.658		9.061.319	
Imposte anticipate	(1.859.618)	(34.535.988)	(3.017.728)	(34.701.955)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		32.705.423		24.009.485

Enav Spa non ha redatto il bilancio consolidato ai sensi dell'art. 28 del d.lgs. 9 aprile 1991 n. 127 in quanto, le risultanze contabili della controllata (Sicta) già detenuta alla chiusura del precedente esercizio sono sostanzialmente irrilevanti, mentre l'acquisto della controllata Vitrociset Sistemi S.r.l., si è perfezionato alle ore 24.00 del 31 dicembre 2006. Tale scelta, per quanto riguarda la società neo acquisita, è stata suffragata dal parere reso da uno studio legale corrispondente dell'Advisor e peraltro l'eventuale consolidamento, essendo soltanto di natura patrimoniale, non avrebbe prodotto alcun effetto rettificativo né sul Patrimonio Netto né sul risultato d'esercizio della società controllante.

Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari

Dati economici

L'esercizio 2006 si chiude con un utile netto di 32,7 milioni di euro, con un miglioramento di 8,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

mgl euro

	2006	2005	Differenza
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	673.507	684.555	(11.048)
Altri ricavi	49.789	36.572	13.217
Totale valore della produzione	723.296	721.127	2.169
Costi del personale	329.529	324.892	4.637
Costi esterni	214.389	223.338	(8.949)
Ammortamenti e svalutazioni	108.719	129.279	(20.560)
Totale costi della produzione	652.637	677.509	(24.872)
Reddito della produzione	70.659	43.618	27.041
Proventi (oneri) finanziari	7.141	13.622	(6.481)
Rettifiche di valore attività finan.rie	(38)	(928)	890
Proventi (oneri) straordinari	(10.521)	2.399	(12.920)
Risultato ante imposte	67.241	58.711	8.530
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.536)	(34.702)	166
Utile (perdita) d'esercizio	32.705	24.009	8.696

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006, ammonta a 723,3 milioni di euro con un lieve incremento di circa 2,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore della produzione tiene conto di alcuni principali fattori:

- applicazione, anche ai voli comunitari, della riduzione al 50% della tariffa di terminale;
- riduzione della tariffa di rotta, rispetto al precedente anno, da 69,39 a 67,50 euro;
- utilizzo del Fondo Stabilizzazione Tariffe per 25,9 milioni di euro (10 milioni di euro nel 2005) finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale;
- destinazione di 30 milioni di euro ad Enav a valere sul fondo costituito presso il Ministero dei trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti d'imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti;
- estensione del contributo a carico dello Stato anche agli aeroporti "maggiori" a supporto dei costi necessari a fornire l'1,5% del totale UDS (Unità di Servizio) come disciplinato dal comma 1, lett.c), dell'art.11 sexties della legge 248/2005.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di euro. Al costo del personale passato da 324,9 a 329,5 milioni di euro, si contrappongono il contenimento dei costi esterni per 8,9 milioni di euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti, che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Conseguentemente, la differenza positiva tra il valore ed i costi della produzione risulta pari a 70,6 milioni di euro con un incremento di 27 milioni di euro.

I proventi e oneri finanziari risultano pari a 7,1 milioni di euro, diminuiti per effetto del progressivo disinvestimento della Gestione Patrimoniale.

La variazione netta della voce proventi ed oneri straordinari risulta negativa di 12,9 milioni di euro e si riferisce in buona parte a oneri straordinari riguardanti il personale.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono così determinate:

(mgl euro)

Descrizione	2006	2005	Differenza
Imposte correnti	(36.727)	(40.745)	4.018
Imposte anticipate e differite	2.191	6.043	(3.852)
<i>Totale Imposte</i>	<i>(34.536)</i>	<i>(34.702)</i>	<i>166</i>

Le imposte del 2006 risultano pari a 34,5 milioni di euro, importo sostanzialmente immutato rispetto al 2005.

In particolare, le imposte correnti diminuiscono di 4 milioni di euro per effetto dell'IRES più contenuta (-6,5 milioni di euro) per un minore imponibile fiscale e di una maggiore IRAP (+2,5 milioni di euro) essenzialmente per effetto della variazione in aumento di alcune aliquote regionali.

Le imposte anticipate e differite diminuiscono complessivamente di 3,8 milioni di euro a seguito di una riduzione di quelle differite (-5 milioni di euro) in parte compensate da un aumento di quelle anticipate (+1,2 milioni di euro).

Dati patrimoniali

(mgl euro)

	2006	2005	Variazioni
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni Immateriali	36.383	12.511	23.872
Immobilizzazioni Materiali	991.655	936.340	55.315
Immobilizzazioni Finanziarie	113.070	823	112.247
(A) Totale attività immobilizzate	1.141.108	949.674	191.434
Capitale d'esercizio			
Rimanenze	62.803	52.831	9.972
Crediti ed altre attività	557.557	469.014	88.543
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	46.054	223.215	(177.161)
Debiti ed altre passività	(499.195)	(405.690)	(93.505)
Fondi per rischi ed oneri e TFR	(103.924)	(108.512)	4.588
(B) Totale capitale d'esercizio	63.295	230.858	(167.563)
Totale Capitale investito dedotte le passività (A)+(B)	1.204.403	1.180.532	23.871
Coperto da:			
Patrimonio Netto	1.220.152	1.210.255	9.897
Posizione finanziaria netta	15.749	29.723	(13.974)
Posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (m€ 46.054)	61.803	252.938	(191.135)

Le attività immobilizzate al 31 dicembre 2006 ammontano a 1.141,1 milioni di euro e registrano un incremento di 191,4 milioni di euro rispetto al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005. Tale variazione netta è composta da:

- i) incremento netto delle immobilizzazioni immateriali per 23,8 milioni di euro cui contribuiscono nuove immobilizzazioni in corso ed acconti per 20,2 milioni di euro;
- ii) aumento delle immobilizzazioni materiali per 55,3 milioni di euro al netto di ammortamenti dell'esercizio pari a 101,4 milioni di euro;
- iii) aumento delle immobilizzazioni finanziarie per 112,2 milioni di euro determinato dal valore di acquisizione, oltre agli oneri accessori, della partecipazione totalitaria nella Vitrociset Sistemi S.r.l.. (comprensivi di 1,4 milioni corrispondenti all'utile maturato dalla Società sino al momento della sua vendita).

Il capitale d'esercizio che ammonta a 63,3 milioni di euro è diminuito di 167,5 milioni di euro rispetto al dato dell'esercizio precedente a seguito delle seguenti variazioni:

- i) aumento delle rimanenze di 9,9 milioni di euro per effetto degli acquisti;
- ii) aumento dei crediti ed altre attività per complessivi 88,5 milioni di euro, determinato principalmente da maggiori somme dovute dallo Stato e per effetto dei maggiori crediti IVA;
- iii) diminuzione delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni di 177,2 milioni di euro a seguito di rimborsi di titoli obbligazionari e disinvestimenti della gestione patrimoniale;
- iv) incremento di debiti ed altre passività per 93,5 milioni di euro a seguito dell'utilizzo per complessivi 80 milioni di euro di due nuove linee di credito bancarie accordate a fine 2006 e nell'aumento dei risconti passivi su contributi PON;
- v) decremento dei fondi rischi per 4,6 milioni di euro essenzialmente per l'utilizzo del fondo imposte differite e del fondo stabilizzazione tariffe.

Per effetto di tali variazioni il capitale investito, al netto delle passività, risulta incrementato di 23,8 milioni di euro ed è pari a 1.204,4 milioni di euro. La risultante della maggiore copertura del Patrimonio Netto rispetto al capitale investito corrisponde alla posizione finanziaria netta pari a 15,7 milioni di euro.

Per quanto riguarda le attività finanziarie la Corte rileva come per le società in mano pubblica – ed in particolare per quelle come Enav che hanno una missione istituzionale di grande rilevanza sociale – non orientate a privilegiare il profitto e la remunerazione del capitale, gli investimenti finanziari dovrebbero essere ispirati a criteri di cautela e di perseguimento della certezza dei rendimenti evitando rischi derivanti da attività finanziaria prettamente speculativa.

Nelle variazioni di patrimonio netto c'è da segnalare che nell'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio 2005 del 29 marzo 2006 è stato deliberato di destinare l'utile di esercizio (24.009 mgl/euro), per 1.200 migliaia di euro a riserva legale e per il restante importo di 22.809 migliaia di euro a incremento del "Fondo stabilizzazione tariffe", compreso nella voce "Altri fondi rischio".

Dati finanziari

	Migliaia di Euro	
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2005 - (Debiti)/Disponibilità liquide		252.938
Risultato dell'esercizio	32.705	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	105.757	
Accantonamento TFR netto utilizzi	4.432	
Autofinanziamento del periodo		142.894
Incremento immobilizzazioni immateriali	(26.954)	
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(156.914)	
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(112.247)	
		(296.115)
Variazione del capitale circolante netto:		
Decremento /(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi	(158.772)	
Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti passivi	120.858	
		(37.914)
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006- (Debiti)/Disponibilità liquide		61.803

La variazione in diminuzione della posizione finanziaria netta, pari a 191,1 milioni di euro, (da 252,9 milioni di euro a 61,8 milioni di euro) è dovuta agli esborsi per gli investimenti in immobilizzazioni per 296,1 milioni di euro che non hanno ricevuto copertura, se non in parte, dall'autofinanziamento che si attesta a 142,8 milioni di euro.

La variazione del capitale circolante netto risulta negativa di 37,9 milioni di euro dovuta all'incremento dei crediti verso lo Stato e dell'incremento dei debiti principalmente per l'utilizzo di linee di credito bancarie a breve. Tale utilizzo si è reso necessario per far fronte a pagamenti per investimenti già deliberati e per la recente acquisizione della Vitrociset Sistemi S.r.l. in presenza, peraltro, di ritardi di incassi di crediti nei confronti del Ministero dell'economia e finanze per 204 milioni di euro, di cui 92 milioni di euro relativi agli anni 2004 e 2005.

2 - Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica

Obiettivo di produttività

I dati consuntivi dell'esercizio 2006, caratterizzati dal recupero di produttività del 5% per l'esercizio 2006, così come previsto dal dl 30 settembre 2005 n. 203, convertito con modificazioni nella legge 2 dicembre 2005 n. 248 ("Requisiti di Sistema"), evidenziano le azioni poste in essere e l'attenzione alla politica dei costi, che hanno consentito il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda. Tale aspetto è approfondito nel successivo paragrafo.

Budget

Il budget 2006 ha recepito il contenuto della legge n. 248 del 2 dicembre 2005 ("Requisiti di Sistema") che prevede:

- Estensione della riduzione tariffaria del 50% della tassa di terminale ai voli comunitari (fino ad oggi ha riguardato i voli nazionali);
- Estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo ha riguardato gli aeroporti minori, vale a dire con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- Destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 30 mln di euro annui, per interventi a favore della sicurezza degli impianti e operativa destinata ad Enav;
- Recupero di produttività previsto nella misura del 5% (coefficiente di efficientamento) per l'anno 2006.

E' stata, quindi, posta nella formulazione del Budget, grande attenzione alla politica di gestione e di recupero dei costi, al fine di raggiungere l'obiettivo del recupero di produttività del 5% per l'esercizio 2006, con un risparmio di 15,8 mln di euro. Su questa base sono state poi anche determinate le tariffe 2006.

Ai fini del raggiungimento di tale importante obiettivo si è proceduto, nel corso dell'esercizio, ad una rivisitazione del budget con lo scopo di ridurre ulteriormente, a fini precauzionali, le risorse economiche a disposizione delle Strutture aziendali. Tale azione gestionale aveva esclusivamente finalità interne e

l'obiettivo di ottenere un'adeguata attenzione, da parte di tutte le Strutture, al contenimento dei costi.

Con l'occasione è stato anche deciso che, per gli anni successivi, sarebbero state ammesse revisioni di budget, sempre che fossero effettuate entro il primo trimestre dell'anno e comunque entro l'approvazione del progetto di bilancio dell'esercizio precedente.

La suddetta attività di rivisitazione del budget è stata determinante nel raggiungimento, a consuntivo, del plafond di costi per l'anno 2006 autorizzati dal Consiglio di Amministrazione con l'approvazione del budget 2006.

Va evidenziato al riguardo, sia lo sforzo posto in essere da tutte le componenti della Società per il raggiungimento di un obiettivo sicuramente rilevante - in considerazione anche del fatto che era stato realizzato un efficientamento del 2% pure nel 2005 - sia la preoccupazione del vertice aziendale nel fissare obiettivi di recupero di produttività per i prossimi anni, in quanto ulteriori riduzioni dei costi potrebbero andare a scapito della sicurezza, della qualità del servizio e delle prospettive di sviluppo delle attività aziendali faticosamente ricostruite.

Nel corso del 2006, si è ulteriormente consolidata la "centralità" del budget nel controllo quali-quantitativo delle variabili di costo dell'Azienda. In particolare, sono stati attribuiti al management obiettivi correlati al raggiungimento dei valori di budget.

Gli strumenti informatici a supporto della formulazione e controllo del budget sono stati ulteriormente affinati con lo sviluppo della piattaforma Oracle definita Oracle Financial Analyser (OFA), che ha consentito di:

- ottimizzare i tempi e la modalità di formulazione del budget, che ad oggi è interamente informatizzata;
- migliorare il controllo della spesa, attraverso la disponibilità, in tempo reale, di un dato aggiornato direttamente dalla contabilità e confrontabile con le voci di costo del budget;
- disporre di reportistica ad hoc sempre più evoluta per le analisi economiche e degli scostamenti;
- incrementare la qualità dell'informazione.

L'utilizzo di strumenti sempre più evoluti nell'elaborazione e controllo del Budget è anche la conseguenza del profondo processo, iniziato nel 2004, di

“aziendalizzazione” di Enav che da “sistema pubblico” sta sempre più evolvendo verso un “sistema azienda”, dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi coerenti al perseguimento di efficacia, efficienza ed economicità.

Tariffe di Rotta e Terminale

Nell’ultimo triennio (2005-2007) sono stati conseguiti importanti risultati sul fronte tariffario.

Con la riduzione delle tariffe, Enav ha inteso dare – anche su sollecitazione del Governo – un tangibile contributo al settore del trasporto aereo, attenuando gli oneri a carico dei vettori che stanno vivendo una cruenta battaglia per la sopravvivenza.

Ciò anche grazie al raggiungimento nel 2006 di quanto disposto dalla legge 248 del dicembre 2005 e cioè il recupero di produttività del 5% (3 punti in più rispetto al 2% previsto dagli schemi dei contratti di programma e di servizio e già praticato per l’anno 2004 e 2005).

Infatti, le tariffe di rotta hanno subito una sostanziale riduzione passando da 69,39 euro nel 2005 a 67,50 nel 2007 (-3%) e le tariffe di terminale da 2,97 a 2,01 (- 32 %).

Quanto sopra senza tener conto dell’inflazione, altrimenti la riduzione sarebbe stata ben maggiore.

L’azione di contenimento delle tariffe e di incremento di efficienza ha fatto sì che nel triennio considerato i costi complessivi di assistenza al volo italiani (sia rotta che di terminale) siano stati i più bassi rispetto ai maggiori providers europei.

In funzione dell’abbassamento delle tariffe la Iata (Associazione internazionale trasporto aereo) ha espresso vivo apprezzamento per lo sforzo compiuto da Enav, riconoscendo che “l’Italia è un esempio di best practices”.

Riduzione tariffaria che insieme all’ottimizzazione delle rotte (che ha richiesto un notevole sforzo di riorganizzazione operativa e di investimenti) hanno consentito forti incrementi di traffico sullo spazio aereo nazionale. Infatti, in confronto con l’Europa, l’incremento del traffico di rotta previsto per l’Italia per tutto il 2007 (+ 6,6%) risulta superiore sia alla media Eurocontrol (+5,3%) sia a quello previsto dai maggiori providers europei, quali Francia (+6,3%), Germania (+5,6%) e Gran Bretagna (+ 4,6 %).

Su base annua in termini di Unità di Servizio, il traffico di rotta è passato da -1% del 2003 al +7% del 2007.

Controllo di Gestione

Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate e divenute operative le seguenti procedure gestionali che impattano sul controllo di gestione:

- procedura di gestione amministrativa delle commesse;
- procedura di gestione delle variazioni al budget economico dovute a richieste di trasferimento fondi e di extra budget;
- procedura di gestione delle variazioni del Piano Investimenti che regola le modalità di trasferimento di fondi tra programmi/linee di investimenti e tra anni diversi del Piano e le modalità di eliminazione o di introduzione di nuovi programmi/linee di investimento o l'incremento di programma/linee di investimento già previste.

Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito l'affinamento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire l'attività di controllo della gestione.

In particolare:

- è stato sviluppato un modello informatizzato per supportare le simulazioni del costo del personale per la definizione degli scenari del Piano Industriale;
- è iniziato un progetto con l'obiettivo di adeguare ed estendere le funzionalità del sistema informativo aziendale nelle Aree amministrativa e gestionale, relativamente ai processi di gestione dei cespiti e dei progetti d'investimento ad essi collegati, delle commesse di vendita, dei progetti di ricerca e sviluppo e della tesoreria.

Nell'ambito delle attività di certificazione ISO 9001:2000 di Enav, che stanno proseguendo anche nel 2007, sono iniziate le attività di analisi e adeguamento delle procedure della Funzione Pianificazione e Controllo relative al budget e al Piano Industriale Aziendale.

Coerentemente con lo sviluppo del sistema informativo aziendale, procede l'analisi e l'implementazione del "Tableau de Bord", che ha visto l'inizio dello sviluppo di una prima componente, la gestione del traffico aereo (unità di servizio, numero voli, distanza media, peso medio degli aeromobili relativi al traffico di rotta e al traffico di terminale con dettaglio di ACC, aeroporto e compagnia aerea), attraverso l'utilizzo di un piattaforma datawarehouse.

Contabilità Analitica

Come richiesto dalla legge n. 248 del 2 dicembre 2005 all'art. 11 – sexies "Razionalizzazione ed incremento dell'efficienza del settore di controllo del traffico aereo" che prevede per Enav l'obbligo di certificazione, da parte di una società di revisione, del sistema di contabilità analitica che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati a partire dal 2006, Enav ha ottenuto la certificazione da una primaria società di revisione in data 22 giugno 2007.

Il prospetto di conto economico separato era già stato sottoposto a revisione contabile, a titolo volontario, per l'esercizio 2005 ottenendone la certificazione.

Nel corso dell'esercizio 2006 si è proceduto ad un affinamento del sistema di contabilità analitica per tener conto della dinamica dei processi aziendali, in continua evoluzione, e di nuovi bisogni informativi. In particolare è stata introdotta la gestione per commesse di vendita dei Servizi non regolamentati, quali Vendita di Radiomisure e di Prestazioni ATS, e la gestione per commessa dei progetti di esercizio di ricerca e sviluppo.

Il sistema di contabilità analitica consente pertanto la rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai Servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale. I costi infrastrutturali (comuni) sono attribuiti ai Servizi, sia regolamentati che non, attraverso l'utilizzo di appropriati "cost driver".

Il sistema di contabilità analitica ha permesso di conseguire i seguenti principali obiettivi istituzionali e gestionali:

- quadratura dei risultati della contabilità analitica con il bilancio di esercizio 2006;
- determinazione dei costi consuntivi dei Servizi di Rotta e di Terminale;
- determinazione delle Tariffe Unitarie consuntive per il Servizio Rotta (CUT) e di Terminale (CTT);
- determinazione della quota, da portare a carico dello Stato:
 - dei costi degli aeroporti a basso traffico;
 - dei costi equivalenti allo sviluppo del 1,5% delle uds su base nazionale per gli aeroporti maggiori;
 - dei costi per voli di rotta esenti.

- costruzione di Prospetti di Conto Economico Gestionale per Aeroporto e ACC (Area Control Centre), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, e per Servizio non regolamentato, al fine di monitorarne i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.
- possibilità di disporre di informazioni di supporto alle decisioni aziendali.

3 - La partecipazione nel Consorzio Sicta

GENERALITA'

Il Sicta, nato nell'ambito delle attività di ricerca e sviluppo e a sostegno dell'occupazione nel Mezzogiorno, è un Consorzio con sede a Napoli presso la sede Enav dell'Aeroporto di Capodichino costituito il 6 dicembre 1993 con l'obiettivo di colmare, nel campo della ricerca e sperimentazione ATC, un vuoto fortemente sentito dalle due Consorziati: Enav e Selex SI (all'epoca AMS).

Fondo, Quote Consortili ed Organi Statutari

Il Fondo Consortile pari a 1.032.913,76 di euro è stato versato per:

- Il 60% da Enav S.p.A.
- Il 40% da Selex SI S.p.A.

Gli Organi rappresentativi ed operativi previsti dallo Statuto del Consorzio sono:

- Assemblea dei Consorziati
- Comitato Direttivo composto da cinque membri, tre sono designati da Enav e due da Selex SI.
- Presidente e Vice Presidente
- Direttore.

Personale

Al 31 dicembre 2006 nel Sicta, oltre al Direttore, operano n. 35 unità di cui:

- n. 30 impiegati dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- 4 impiegati con contratto a tempo determinato;
- 1 distaccato da Selex SI;

Di questi: 28 sono laureati, 3 sono in possesso di "laurea breve", 4 sono diplomati.

Missione

Attraverso l'implementazione prototipale, la sperimentazione, la simulazione e la validazione di nuove funzionalità CNS/ATM, il Sicta si propone soprattutto di:

- contribuire alla definizione delle scelte tecniche delle consorziate, tenendo conto dell'omogeneizzazione dei sistemi imposta dalla Comunità Europea che sempre più condizionerà il modo di operare nel dominio CNS/ATM (iniziativa Single European Sky),
- partecipare con la comunità tecnico/scientifica italiana ed europea, allo sviluppo di progetti innovativi che studino l'ottimizzazione delle prestazioni dei sistemi ATM e migliorino la sicurezza del trasporto aereo.

Principali attività

Il Sicta svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di innovazioni nel campo del traffico aereo, attraverso la partecipazione a progetti di ricerca nazionali ed europei e svolgendo un importante ruolo in ambito europeo quale laboratorio italiano di ricerca e sperimentazione di sistemi CNS/ATM. Tali attività ricoprono i seguenti ambiti:

- definizione ed analisi di nuovi concetti, scenari avanzati e procedure operative, implementabili con le più recenti tecnologie CNS/ATM e conformi ai piani di implementazione degli Enti nazionali ed internazionali preposti;
- adattamento ed implementazione di metodologie consolidate dagli Enti internazionali preposti per la valutazione della Sicurezza (Safety) di concetti e procedure operative nel sistema ATM;
- validazione pre-operativa a supporto della pianificazione strategica, che realizza la rappresentazione di scenari operativi complessi e la valutazione quantitativa di tali scenari attraverso indicatori di efficienza, impatto ambientale (rumore ed emissioni gassose) e safety;
- specifica configurazione ed integrazione in piattaforme di sperimentazione di funzioni prototipali di ausilio al controllore del traffico aereo, con particolare attenzione alla definizione d'interfacce uomo-macchina;
- progettazione di architetture funzionali e software di sistemi di sperimentazione ATM, orientate alla integrazione di nuove funzionalità da validare;

- esecuzione di sperimentazioni operative in supporto alla validazione di nuovi concetti, procedure e sistemi prototipali.

Durante la sua vita il Consorzio, dal 1995 al 2006, ha acquisito ordini per un valore totale pari a 28.035.000 euro che di seguito viene distinto per tipologia di cliente.

Enti Istituzionali Europei	8.326.000 Euro
Enti Istituzionali Italiani	4.918.000 Euro
Consoziata Enav	10.051.000 Euro
Consoziata Selex	4.248.000 Euro
Terzi Nazionali	492.000 Euro

DATI RILEVANTI DEL BILANCIO SICTA

Il bilancio 2006 si è chiuso con un avanzo di gestione (utile netto) pari ad € 8.246,85 derivante da un risultato prima delle imposte di € 123.391,85.

Fatti rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2006 sono stati:

- a) il pareggio di bilancio, previsto da Statuto per un consorzio senza scopo di lucro, è stato ottenuto attraverso un'attenta calibrazione del costo orario utilizzato nella rendicontazione delle ore verso le consorziate;
- b) un aumento dei ricavi pari al 14,4%, rispetto all'anno 2005 in massima parte dovuta all'aumento delle attività verso Enav;
- c) un aumento dei costi di produzione del 20,8% rispetto all'anno 2005 dovuto a:
 - aumento di due unità lavorative, passate dalle 32 unità del 2005 (26 con contratti a tempo indeterminato e 6 con contratti a tempo determinato) più un distaccato Selex, più il Direttore, a 34 unità del 2006 (30 a tempo indeterminato e 4 a tempo determinato) oltre a Direttore e distaccato Selex;
 - incremento dei costi per materie prime conseguenza del maggior volume di produzione;
 - incremento dei costi per servizi, soprattutto per la voce sub forniture, conseguenza di una strategia tesa a coinvolgere altre realtà con conoscenze specifiche nel dominio dell'Air Traffic Management (es.: Università).

L'incremento di risorse lavorative e la strategia di predisposizione di un network con il coinvolgimento anche di alcune Università è da intendersi come un'azione propedeutica di potenziamento per una maggiore capacità di produzione nello specifico settore della ricerca e sviluppo connesso con la gestione dei servizi del traffico aereo. Tale predisposizione iniziale dovrà consentire la partecipazione di Sicta ad un volume maggiore di attività derivante prevalentemente dai programmi di ricerca e sviluppo che la Commissione europea, tramite il programma SESAR, sta mettendo in campo per la realizzazione di un sistema unico a livello europeo.

- d) Creazione di un fondo rischi di € 50.000 a copertura parziale di eventuali costi non eleggibili relativo ai finanziamenti ottenuti per il progetto Approve. L'ipotesi di rimborso ed il suo ammontare è ancora in fase di definizione poiché non sono stati ancora chiariti i criteri di verifica utilizzati dall'audit nominato dalla Commissione europea.

RICALCOLO DEL COSTO DELLE ATTIVITA' PER ENAV

La procedura degli ordini di lavoro di Enav verso Sicta stabilisce che a fine anno, chiuso il bilancio di esercizio, il Sicta deve consuntivare il costo orario effettivo del personale, ricalcolare le attività fatte per Enav (per le quali, durante l'anno, si è utilizzato il costo orario di budget) allo scopo di determinare l'azzeramento dei margini di guadagno.

Anche quest'anno tale procedura, per differenza costo orario, ha generato un rimborso ad Enav, da effettuarsi attraverso l'emissione di note di credito, di € 60.916,70, pari ad una riduzione di circa il 3% del valore delle attività per Enav fatturate nel 2006.

FATTI RILEVANTI ACCADUTI DURANTE IL 2006

Durante l'anno trascorso sono degni di nota i seguenti eventi che hanno segnato la vita del Consorzio:

- Consolidamento in ambito nazionale ed europeo delle attività inerenti la modellazione di Architetture di Sistemi CNS/ATM. Di particolare rilevanza è il programma OATA dove il Sicta ha supportato Eurocontrol nella modellazione

dell'architettura logica che sarà alla base della progettazione del futuro sistema di gestione del traffico aereo europeo.

- Rafforzamento delle attività di Safety connessa con la gestione del traffico aereo attraverso l'implementazione di un programma di formazione e l'incremento delle risorse, fino a 6 unità, coinvolte in tale dominio. A dimostrazione del riconoscimento in ambito nazionale ed internazionale dell'expertise raggiunto si segnalano le attività svolte in ambito dei programmi: Link-it, eATMS, Coflight, ASSTAR e validazione della safety aeroportuale. Sono state effettuate con esito positivo tutte le attività relative al programma LINK IT, in particolare si sono svolte presso la sede del Sicta tre settimane di simulazione nelle quali sono stati coinvolti numerosi CTA che hanno partecipato alla validazione, sia degli aspetti ergonomici e funzionali della nuova interfaccia uomo-macchina, sia a tutte le verifiche di safety.
- E' stata creato ed ufficializzato un gruppo tecnico, attualmente consistente di n° 6 unità, dipendenti Sicta, assunti con sede di lavoro presso il Centro di Sperimentazione di Roma con l'obiettivo di favorire la sinergia tra i due centri di sperimentazione che fanno capo ad Enav.
- Sono state attivate, attraverso convenzioni appositamente sottoscritte, collaborazioni con diverse università inserendole così nello sviluppo di attività di ricerca.
- E' stata avviata la definizione di un piano formativo teso a monitorare e pianificare la crescita professionale del personale il cui know-how rappresenta il maggiore asset del Consorzio.

ORDINI ACQUISITI NEL 2006

Gli ordini acquisiti durante l'anno ammontano a 4.273.862 euro che equivalgono al lavoro che il Consorzio può sviluppare in circa 16 mesi, così ripartiti:

- | | |
|---------------------------|-------------|
| • Enav | € 2.419.379 |
| • Selex | € 149.694 |
| • Commissione europea | € 1.041.550 |
| • Eurocontrol | € 633.239 |
| • Società di gest. aerop. | € 30.000 |

Ovviamente, trattasi di lavori da svolgere su più anni a partire dall'inizio 2006, ma è da sottolineare il peso, sempre più consistente, delle attività da svolgere per il mercato Europeo.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il processo di riorganizzazione di Enav finalizzato alla creazione di una struttura il più possibile conforme, sia pure con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato, è proseguito anche nell'anno 2006 aprendo una fase evolutiva qualitativamente diversa ma sempre orientata al raggiungimento della massima efficienza operativa e gestionale. Se, infatti, la prima fase dell'evoluzione organizzativa era indirizzata al potenziamento dei processi di governo e controllo operativo mediante una maggiore specializzazione delle posizioni di alto management sui servizi di navigazione aerea; al rinnovamento tecnologico degli impianti; alla riorganizzazione di alcuni processi centrali, come quelli relativi alla pianificazione strategica, alle relazioni esterne ed istituzionali, alla security, al coordinamento dell'esercizio tecnico, della manutenzione e della logistica, la seconda fase concentra i propri sforzi sul miglioramento della qualità della missione societaria attraverso: a) il mantenimento di consistenti risorse finanziarie destinate ad investimenti tecnologici al fine di garantire un sempre più elevato standard di sicurezza; b) il rilancio dell'intero macro-processo della formazione del personale operativo mediante la completa riorganizzazione e potenziamento della funzione competente posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; c) la più profonda attenzione ai costi e all'efficienza gestionale sorretta da un'adeguata attività di controllo (interno e di gestione) e dal ricorso al sistema di contabilità analitica.

Nel corso del 2006 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Industriale Enav per il triennio 2006 – 2008.

Il Piano è stato sviluppato come "naturale" evoluzione del Piano 2005 – 2006, con lo scopo di mantenere coerenza e continuità con il modello precedentemente definito.

Il naturale "divenire" dell'Azienda che implica una continua modifica sia delle condizioni interne, (come ad esempio l'internalizzazione del processo di conduzione e manutenzione tecnica tramite l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset), nonché di quelle esterne, (come ad esempio le previsioni di incremento dei flussi di traffico aereo sul territorio nazionale), ha quindi richiesto un aggiornamento degli indirizzi di governo contenuti nel Piano Industriale 2005-2007.

Il Piano Industriale definisce la visione aziendale di Enav e cioè quella di un'azienda "istituzionale" di natura tecnico-operativa ATM (Air Traffic Management) in chiave europea che ha come obiettivo complessivo di produrre valore per gli stakeholder (portatori di interesse) con miglioramento continuo del loro livello di soddisfazione.

Con il Piano, Enav traduce il suo obiettivo di massimizzare la "Creazione di Valore Pubblico" in obiettivi gestionali, linee attuative e azioni, declinandoli secondo quattro aree di riferimento: Economicità, Capacità Produttiva, Obiettivi Istituzionali e Qualità del Servizio.

Il requisito "istituzionale" significa che Enav ha una propria funzione "pubblica" a supporto della Comunità e del suo sviluppo e si pone l'obiettivo di massimizzare la creazione del valore nelle diverse dimensioni che caratterizzano gli obiettivi dei vari "stakeholder" favorendo l'integrazione e l'armonizzazione dei servizi ATM in Europa.

Il processo di internalizzazione del servizio di conduzione e manutenzione degli impianti del sistema di controllo del traffico aereo – che al 31 dicembre 2006 aveva visto l'epilogo del passaggio proprietario del relativo ramo di azienda di Vitrociset Spa attraverso l'acquisizione da parte di Enav del 100% delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi Srl, nella quale erano stati fatti confluire gli assets oggetto della lunga trattativa – ha proseguito e concluso nel corso del primo semestre 2007 il perfezionamento dell'assetto giuridico della nuova società a totale controllo di Enav di cui è stata mutata la denominazione in Techno Sky Srl. Per consolidare la configurazione giuridica di Techno Sky quale società *in house* era necessario definire l'articolazione del rapporto con la controllante Enav Spa alla luce della normativa europea e nazionale e della univoca giurisprudenza. Sono state così apportate – in linea anche con gli indirizzi suggeriti dall'Azionista pubblico – le necessarie e opportune modifiche statutarie a Techno Sky, definita la sua governance con la delimitazione delle deleghe dei poteri e sottoscritto il contratto di servizio fra le due società "per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea" integrato da uno specifico capitolato tecnico.

La portata storica di tale processo di internalizzazione – che ha posto fine a decenni di inerzia decisionale più volte sottolineata dalla Corte – si sta già traducendo in incremento dell'efficienza operativa ed in consistente riduzione di costi (le risultanze dei primi mesi del 2007 sono già evidenti in tali direzioni), ma è

indubbio che l'integrazione funzionale con Techno Sky consentirà ad Enav di presentarsi anche nel mercato europeo con un'offerta, sull'attività *core business*, più ampia e completa.

Nelle precedenti Relazioni la Corte ha sottolineato come l'elevato livello di concertazione fra i vertici aziendali e le rappresentanze sindacali, unita ad una profonda sensibilità al tema della sicurezza e della finalità primaria di assicurare il servizio pubblico del controllo della navigazione aerea e della conseguente soddisfazione dell'utente, avesse limitato a solo poche ore (cosa mai verificatasi nel passato) l'interruzione del servizio stesso. A conferma del recuperato clima di serenità nei rapporti sindacali, le OO.SS. firmatarie dell'accordo (12 su 13 esistenti in Azienda, ad eccezione di una) hanno concesso un ulteriore periodo di moratoria degli scioperi fino al 31 gennaio 2008; contestualmente, si è convenuto di avviare ad ottobre 2007 e in anticipo rispetto all'attuale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Ma la consapevolezza della titolarità di una funzione di così rilevante valore sociale ed economico dovrebbe escludere il ricorso all'esercizio di una forza contrattuale che potrebbe produrre la frattura della consolidata "pace sindacale" per pure rivendicazioni economiche che, non solo non avrebbero alcuna giustificazione – alla luce dei livelli retributivi già raggiunti, in particolare, dal personale addetto al controllo del traffico aereo se, oltretutto, rapportati a quelli dei colleghi europei – ma dimostrerebbe la perdita di senso di responsabilità in un momento di grande difficoltà per tutto il personale del settore della navigazione aerea.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, al miglioramento delle relazioni industriali, alla continuazione di un impegnativo programma di formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo Centro di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2006 è stata pari a 3.272 unità, con una riduzione di sette risorse rispetto all'anno precedente; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità, con una diminuzione di undici risorse.

Il costo del personale, alla stessa data, ammonta a 329,5 milioni di euro con una crescita, rispetto al 2005, del 4,6%; crescita dovuta principalmente alle

maggiori retribuzioni fisse connesse agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale e al riconoscimento dell'inflazione programmata. C'è da rilevare, peraltro, che l'incremento percentuale dei costi del personale è il più basso degli ultimi quattro anni e che, nello stesso periodo, l'incremento annuale è sceso dal 5,26% del 2003 all'1,42% del 2006.

Il "Modello di organizzazione, gestione e controllo Enav", introdotto in attuazione del d.lgs n. 231 del 2001, costituisce uno strumento di verifica e di garanzia comportamentale che nel corso del 2006 è stato diffuso a tutti i livelli aziendali e sul quale è stato effettuato, con modalità e-learning, un corso di formazione che ha interessato i dirigenti della Società, i quadri responsabili di Funzioni aziendali e tutti i dipendenti Enav che operano nell'ambito delle aree ritenute sensibili alla commissione dei reati previsti dal decreto. Sempre nell'anno di riferimento, è stata svolta un'attività finalizzata alla realizzazione di un sistema di monitoraggio e riportistica attraverso l'individuazione di flussi di comunicazione da e verso l'Organismo di Vigilanza la cui composizione, in linea con l'orientamento giurisprudenziale e la prassi societaria predominanti, è stata trasformata da monocratica in collegiale.

Il rapporto Stato-Enav ha continuato nella linea di piena condivisione di intenti e di scelte imprenditoriali, ma in assenza di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma (relativi al triennio 2004 - 2006).

Come già rilevato nelle precedenti Relazioni, il ritardo della sottoscrizione dei contratti, imputabile alle competenti autorità ministeriali, pur non influenzando sull'operatività gestionale della Società - la cui azione è stata comunque improntata alle direttive dell'Azionista pubblico - finisce per incidere profondamente sulla concreta percezione degli importi dovuti dallo Stato ad Enav. Importi, peraltro, che in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" sono cresciuti in modo rilevante (ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendo, pertanto, necessitato il ricorso a finanziamenti esterni. Importi, infine, che per effetto dei tagli disposti per il 2006 dalla legge n. 266/2005, subito dopo la definizione dei contratti stessi lo Stato corrisponderà neanche *in toto* risultando "a legislazione vigente" disponibili soltanto una parte dei crediti della Società.

Nello spirito di necessaria collaborazione istituzionale e nel rispetto dei reciproci obblighi programmatici, l'accordo negoziale (contratto di programma e/o di servizio) fra Enav e lo Stato (tramite i Ministeri di riferimento) dovrebbe ispirarsi a finalità, e prevedere concrete azioni, di sostegno della missione cui la Società è deputata e non allo scopo preponderante di inserire clausole limitative dell'attività gestionale nella prospettiva di un immotivato mero contenimento dei costi.

Per quanto riguarda i rapporti finanziari fra lo Stato e la Società, ed in particolare le tariffe di terminale, la Corte ha già avuto modo di sottolineare come l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05, c.d. legge sui "requisiti di sistema") richieda una complessiva riconsiderazione da parte dello Stato delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n. 248/05.

Mentre sulla base della previgente normativa circa il 50% dei costi di erogazione del servizio di assistenza al traffico aereo, nelle fasi di decollo e di atterraggio, veniva sopportato dallo Stato che ripianava i mancati introiti dell'Enav, con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dall'art.11 - sexies e septies della predetta legge è aumentata, sostanzialmente, l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di circa il 73% (120 milioni di euro su base annua, rispetto agli 80 milioni di euro del 2005).

Sono proseguiti nel 2006 il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto del servizio di navigazione aerea, con un notevole impegno economico, in termini di investimenti, finalizzato a posizionare l'Azienda a livelli di eccellenza nel contesto europeo. Gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, relativi agli obiettivi primari di Enav, sono stati attivati per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il rafforzamento della sicurezza in volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi, la qualità degli ambienti operativi.

Il Piano Investimenti del triennio 2006-2008, che prevedeva per l'anno 2006 l'attivazione di programmi di investimenti aziendali per un importo pari a circa 311 milioni di euro, è stato quasi completamente contrattualizzato già alla fine dell'esercizio a dimostrazione dell'efficienza dell'azione decisionale e di quella attuativa. L'attenzione costante che la Società pone agli investimenti per fornire al

controllo della navigazione aerea apparecchiature che siano prodotte della più avanzata tecnologia costituisce solida garanzia di sicurezza per i vettori e gli utenti. Peraltro, sulla capacità di copertura degli investimenti futuri (il CdA del 30 maggio 2007 ha approvato il Piano Investimenti 2007-2009) attraverso l'autofinanziamento pesa l'insufficiente disponibilità di liquidità con la quale Enav aveva finora fatto fronte e di cui si dirà analizzando i risultati di bilancio dell'esercizio.

Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, i dati consuntivi dell'esercizio evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda del 5% per il 2006 (nel rispetto della legge sui "requisiti di sistema").

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006 mostra un incremento di 2,2 milioni di euro. Tale risultato scaturisce, peraltro, dalla combinazione di componenti positivi "straordinari" quali: a) l'utilizzo del Fondo stabilizzazione delle tariffe per 25,9 milioni di euro, finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale; b) la destinazione di 30 milioni di euro a valere sul Fondo costituito presso il Ministero dei trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti di imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti e della sicurezza operativa.

La politica governativa di imporre, attraverso misure di legge, effetto di contenimento delle tariffe – politica perseguita al fine prevalente di non gravare di maggiori spese la Compagnia di bandiera - ha finito per favorire i vettori stranieri a danno del bilancio non solo di Enav ma anche di quello statale sul quale gravano – come già sottolineato - gli effetti negativi dell'entrata in vigore della l.n.248/2005 che pone a carico dell'Erario maggiori oneri contributivi.

La Corte ha già avuto modo di sottolineare nella precedente Relazione come la pur lodevole politica di contenimento delle tariffe (già posta, comunque, in essere dal management di Enav grazie alle iniziative di efficientamento gestionali realizzate) dovrebbe essere il risultato dell'efficacia ed efficienza dell'azione gestionale del management stesso che si confronti competitivamente sul mercato e non anche di una politica governativa che, proprio dal mercato, riceve le risposte più negative, appesantendo attraverso il bilancio dello Stato quello dell'intera collettività. L'efficienza e l'efficacia dell'azione del management non dovrebbe inoltre essere imposta dirigisticamente stabilendo aprioristicamente tetti di spesa o insuperabili valori di costi, ma andrebbe valutata alla stregua di obiettivi indicatori applicati tenendo conto della specificità del settore in cui opera Enav.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di euro. Al costo del personale, passato da 324,9 a 329,5 milioni di euro (per i motivi già indicati in precedenza), si contrappongono il decremento dei costi esterni per 8,9 milioni di euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Nello stato patrimoniale, che vede crescere di 191,4 milioni di euro le attività immobilizzate, spiccano la diminuzione del capitale d'esercizio per ben 167,5 milioni di euro e una posizione finanziaria netta che quasi si dimezza (da 29,7 a 15,7 milioni di euro). Tale risultato deriva essenzialmente dalla mancanza di una liquidità sufficiente a coprire il costo di investimenti straordinari, quali quello dell'acquisto del ramo di azienda di Vitrociset SpA (che ha indotto il management a disinvestimenti finanziari), scaturita dal permanere di una posizione creditoria di rilevante entità nei confronti dello Stato (circa 90 milioni di euro), che ha costretto la Società a ricorrere a istituti di credito per un pari valore complessivo al fine di sostenere gli investimenti "ordinari" annuali previsti dal programmato Piano triennale.

Fermi restando i risultati sostanzialmente positivi dell'esercizio finanziario 2006, non si possono però non nutrire preoccupazioni per i futuri esiti di un bilancio reso meno flessibile dal blocco delle tariffe e non sostenuto dalla regolarità con la quale l'Amministrazione statale dovrebbe corrispondere i contributi degli "oneri sociali" (cioè i costi operativi non coperti dal prezzo pieno delle tariffe di rotta e di terminale) e gli altri oneri posti dalla legge a suo carico.

Il controllo interno, che fin dalla sua istituzione ha svolto un ruolo essenziale oltre che nell'individuazione di irregolarità funzionali anche nella proposizione dell'adozione di procedure contabili e gestionali di più sicuro affidamento, sta aggiungendo a quella di *assurance* e di verifica la funzione consulenziale, nell'ottica di fornire un concreto valore aggiunto e migliorare i processi dell'organizzazione in materia di governance e controllo.

E' necessario, peraltro, che le criticità nelle procedure interne emerse dagli esiti degli interventi programmati di *audit* siano prontamente rimosse dalle strutture interessate in modo da non ingenerare effetti negativi sull'attività aziendale.

Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate e divenute operative numerose procedure che impattano sul controllo di gestione, quale quella della gestione amministrativa delle commesse, delle variazioni al budget economico e al piano degli investimenti. Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito l'affinamento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire una più puntuale attività di controllo della gestione.

Anche il sistema di contabilità analitica ha subito dei correttivi migliorativi per tener conto della dinamica dei processi aziendali, in continua evoluzione, e di nuovi bisogni informativi. Tali miglioramenti consentono ora una completa rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai Servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale. In particolare, si è proceduto alla costruzione di Prospetti di Conto Economico Gestionale per Aeroporto e ACC (Area Control Center), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, e per Servizio non regolamentato, al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.

Negli ultimi anni, le attività internazionali di Enav hanno subito una grande accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia un ruolo adeguato nel concerto europeo e mondiale dei *providers* del controllo del traffico aereo. In tale prospettiva, si sente forte l'esigenza di partecipare a consessi e iniziative di ricerca e sviluppo internazionali ed è in questa ottica che si inquadra la decisione di dare un nuovo assetto organizzativo alla sede Enav di Bruxelles. I positivi risultati di questa rinnovata strategia sono testimoniati dalla nomina del dirigente responsabile dell'Area Operativa della Società a Presidente dell'Operations Coordination Group (OCG), organo consultivo della direzione generale dell'Agenzia di Bruxelles composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore. Di assoluta soddisfazione ed emblematico di un radicale cambiamento nell'apprezzamento del valore internazionale dell'Azienda è l'accordo sottoscritto da Enav e dal suo omologo britannico Nats che li impegna alla cooperazione nei settori della comunicazione navigazione e sorveglianza, nella ricerca e sviluppo nonché dell'addestramento e della validazione operativa.

Anche nell'anno 2006 Enav ha confermato, dunque, di aver raggiunto una stabile ed efficiente organizzazione interna, un'operatività gestionale – concordata negli aspetti programmatici con l'Azionista di riferimento e il Ministero vigilante – efficace e affidabile, un più apprezzato ruolo in ambito internazionale.

A fronte di questi risultati positivi, va segnalata la criticità derivante dai ritardi nell'erogazione degli importi dovuti dallo Stato alla Società a rifusione di quanto non corrisposto alla stessa dai vettori aerei per i servizi resi, nonché a copertura dell'applicazione di "tariffe sociali". Tali ritardi potrebbero portare ad una necessitata riduzione degli investimenti ed al conseguente inopportuno rallentamento nell'introduzione delle tecnologie più avanzate nel sistema integrato di assistenza alla navigazione aerea.

Nella prospettiva di una crescita continua del traffico aereo, e quindi con la necessità di sviluppare un sempre più elevato livello di sicurezza nei sistemi di controllo attraverso mirati piani di investimenti, Enav è un'Azienda per la quale risulta essenziale salvaguardare la capacità competitiva mediante adeguate azioni di sostegno se non si vuole assistere all'affievolimento dei risultati finora conseguiti.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazioni aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOIS	Automated Operational Information System
APATSI	Airport ATS Interface – Programma europeo per l’aumento della capacità di traffico negli aeroporti
APP	Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo - Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles

ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CE	Commissione Europea
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta
CWP	Controller Working Position
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l’ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell’aviazione civile

EATMN	European Air Traffic Management Network
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FL	Flight Level
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
IANS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IPR	Intellectual Property Rights

MATSE	Ministries of Trasport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non drirectional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d’area
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d’aeroporto
UdS	Unità di Servizio

UE	Unione Europea
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network